COLECCIÓN AUSTRAL • MERMOZ: MIS VUELOS SOBRE EL ATLÁNTICO

M E R M O Z

MIS VUELOS SOBRE EL ATLÁNTICO

COLECCIÓN AUSTRAL

ESPASA-CALPE ARGENTINA, S. A. - Bs. As.

$250

MIS VUELOS SOBRE EL ATLÁNTICO

MERMOZ

MERMOZ

MIS VUELOS SOBRE EL ATLÁNTICO

PRÓLOGO ESPECIAL PARA ESTA EDICIÓN
DE JOSEPH KESSEL
(CON UN MAPA Y UNA FOTOGRAFÍA)

ESPASA-CALPE ARGENTINA, S. A.
BUENOS AIRES

Traducción del francés, por
Vicente Mendivil.

Primera edición, única autorizada, para la
COLECCION AUSTRAL

Queda hecho el depósito que previene la ley No. 11.723

Todas las características gráficas de esta colección han sido registradas en la oficina de Patentes y Marcas de la Nación

Copyright by Cía. Editora Espasa-Calpe Argentina, S. A
Buenos Aires, 1937

PRINTED IN ARGENTINE

Acabado de imprimir el día 30 de Octubre de 1937

Imprenta López - Perú 666 - Buenos Aires

P R E F A C I O

Había en Mermoz, como en cada uno de nosotros, dos hombres: el que pertenece a todos y el que conocen solamente algunos raros amigos. Yo quisiera, en el umbral de este libro, donde Mermoz se resucita a sí mismo, pintar con brevedad sus dos aspectos.

Cuando, por quinta vez y magníficamente, Jean Mermoz atravesó el Atlántico Sur en el Arc-en-Ciel, el Gobierno francés decidió conferirle el grado de Comendador de la Orden de la Legión de Honor. Tenía entonces apenas treinta y tres años.

La ceremonia de la imposición de la insignia gloriosa tuvo lugar en el aeródromo de Le Bourget, tan pronto como Mermoz descendió del avión. Las tropas presentaron armas y el Ministro del Aire condecoró al joven Comendador.

Mientras una poderosa emoción, a duras penas contenida, endurecía las espaldas heroicas de Mermoz, sus rasgos dulces y firmes estaban iluminados por una especie de luz profunda, concentrada y brillante. Toda su indomable bravura, toda su paciencia inagotable, toda su fe que nada podía extinguir, se evidenciaban en aquel instante y se fundían con una timidez de atleta triunfante que llega a la meta porque una

fuerza interior le impulsa y se sorprende de verse coronar por hazañas que él considera indispensables y naturales.

Porque todo lo que Jean Mermoz había hecho, todo lo que se disponía a hacer, era simple, elemental y comprensible.

Poner en peligro su vida después de llegar a la edad de hombre, haber conocido la sed en el desierto de Siria y la cautividad entre los moros, haberse hallado entre los leprosos del Brasil, haber sido hecho prisionero por los indios del Paraguay, haber luchado tres días para sacar su aparato de las cumbres de los Andes, donde cada movimiento representaba una tortura; haber medido seis veces desde lo alto del aire la extensión glauca del océano, haberse salvado por milagro después de arrojarse en paracaídas de un avión destrozado y, en una palabra, haber rozado la muerte sobre las arenas del desierto, sobre las selvas vírgenes, sobre montañas inaccesibles y ríos caudalosos. He aquí la existencia que Jean Mermoz encontraba normal. No ignoraba los peligros que le acechaban. El valor inconsciente le era tan extraño como el miedo.

Medía los obstáculos con mirada ardiente y orgullosa, los pesaba, calculaba sus probabilidades. Pero si veía una sola que le parecía favorable, no dudaba más, afrontaba los elementos contrarios, se confiaba a su instinto de pájaro, a sus músculos infatigables, al sentido que tenía de las máquinas aladas, de los vientos y de la noche, y seguía su destino.

Nadie fué atraído como él por la ruta celeste. No pensaba sino en volar. No respiraba más que en su

puesto de piloto y no tenía ambición personal. Su única alegría verdadera era sentir cómo rugía un motor que él regulaba con mano segura y franca.

Poco importaba que sintiera estremecerse bajo él la pesada masa de un avión gigante o el frágil fuselaje de un pequeño avión de turismo. Veía a la tierra deslizarse como un mapa de trama fina y sutil. La hélice, ante él, giraba en un invisible movimiento vertiginoso. Las nubes, que él tocaba, formaban sus mágicas teorías. Jean Mermoz, a bordo, tenía la expresión apacible de un niño dichoso.

Esta voz interior, este corazón consagrado a una tarea de maravillosa unidad, esta concepción tan audaz, tan simple y tan pura, daban a Mermoz una acción, un magnetismo verdaderamente extraordinarios.

Hacía cinco años viajaba yo por la línea de Casablanca a Dakar que, a través de Río de Oro, une Marruecos al Africa Occidental francesa. Mermoz era entonces desconocido del público. Piloto de correo aéreo, era de los que, en un estilo de epopeya, trazaron el camino alado sobre la costa africana. Después se lanzó sobre las selvas del Brasil y los picos de la cordillera de los Andes.

Oí pronunciar su nombre por la primera vez a sus viejos camaradas. Eran hombres audaces y valientes como él. Pero cuando hablaban de Mermoz había en sus voces una ternura, una admiración especiales, que constituían, para un piloto, el mejor homenaje.

Después, ninguno de los que se han acercado a Mermoz —constructores, hombres de negocios, polí-

ticos, periodistas y ministros— ha escapado a la influencia de un carácter hecho de lealtad, de amor a su país y de pasión por el vuelo.

—Tú sabes —me dijo un día— que yo no quisiera nunca descender.

No era una simple expresión afortunada ni una actitud calculada. Era la expresión espontánea, entera, de su ser. No conozco confortación moral más grande ni más viril alegría que un encuentro con Mermoz. Su presencia nos apartaba de las pequeñeces, de las intrigas, de las mezquindades en que chapoteamos cada día. Nos hacía más exigentes ante los demás y ante nosotros mismos.

Porque este joven Comendador de la Legión de Honor, fraternal y bueno, hacía soñar, sin quererlo, en el Comendador de la leyenda que, un buen día, vino a ajustar sus cuentas revestido de armadura de piedra.

Así era en Mermoz el hombre público. En cuanto al hombre privado, entre tantos recuerdos guardo uno que me es particularmente caro.

Una brisa, tenue como un hilo de agua fresca, se deslizaba entre los lechos inflamados del aire.

Acostado en la terraza de una casa enjalbegada de rosa, contemplaba el golfo de Saint-Tropez, cercado en sus riberas como un trozo de acero violeta.

Sobre mi cabeza un inmenso pino quitasol, antiguo y retorcido, verdadero árbol sagrado, agitaba sus ramas desmesuradas con un movimiento apenas perceptible.

Era una mañana de agosto en toda su gloria vegetal. Me sentía como perteneciente a un reino que no se parecía sino de muy lejos a la vida de la sangre y de la carne.

Estaba hecho al mismo tiempo de sol y de hierba, de vacío y de plenitud. El pensamiento no intervenía en él. Apenas la conciencia...

Esa felicidad fué rota brutalmente. Un sonido tenaz se dejó oír en el interior de la casa. Era el teléfono.

Me levanté de mal humor y descolgué el aparato con resentimiento. Quienquiera que pudiera ser quien me llamaba, representaba en aquella hora divina al importuno, al enemigo...

Sin embargo, apenas escuché el timbre de la voz que me hablaba y aun antes de reconocerla con certeza, quedé desarmado. Mejor aún: un bienestar del que no me daba exacta cuenta, un flujo tónico, una viril alegría de vivir, me penetraron. Y solamente después de sentir en mí todos esos reflejos pude dar con su fuente: el que me llamaba era Mermoz.

Me decía:

—Buenos días, amigo, somos vecinos. Tengo un descanso de algunas semanas y lo paso en los alrededores de Cannes. ¿Cuándo te puedo ver?

Mi sopor se había disipado tan por completo y mi impaciencia por abrazarle era tan grande que le respondí:

—Ahora mismo.

Pero yo tenía compromisos, trabajo. Tuve que dejar la entrevista para el día siguiente.

Tengo algunos amigos en el sentido noble y pleno

de esta magnífica palabra. Es mi verdadera, mi única riqueza en este mundo. Pero ninguno de ellos ha ejercido sobre mí un magnetismo tan bienhechor, sano y luminoso como Jean Mermoz.

A este respecto, obraba sobre mí como sobre el primer llegado y como si yo le viese por la primera vez. El hábito, un trato frecuente, no habían gastado la eficacia de su mirada, de su sonrisa, de su voz un poco sorda y cortada.

Había comenzado a influir en la parte que juzgo la mejor y más pura de mí mismo, mucho antes de que me fuera dado encontrarle.

Hacía siete años que yo descendía y remontaba a lo largo de la costa africana con el correo aéreo de Casablanca a Dakar. La línea, cerrada para los pasajeros, ofrecía todavía algunos peligros. Jean Mermoz, que había conocido los primeros, los más mortales, estaba ya en la América del Sur, donde, roturador celeste, vencedor de selvas vírgenes, prisionero de los Andes, obrero de los caminos del aire, construía la leyenda tejida de increíble verdad. Cuando oía hablar de él a sus camaradas encontraba en sus expresiones el acento de quienes, durante la guerra, habían tenido la suerte de conocer a Guynemer y referían sus hazañas.

El influjo de ciertos hombres es tan poderoso que se transmite a través de los demás sin desperdicio. Y cuando se tiene esta cualidad, el que la posee no decepciona nunca, ni aun después de las más peligrosas previsiones de la imaginación.

Así fué para mí cuando encontré a Mermoz. Reconocí inmediatamente su frente inspirada, sus espaldas heroicas, su voz tímida y su risa de niño.

La amistad con corazones semejantes se produce en seguida o no se produce nunca. Quiso darme la suya. Yo le ofrecí la mía enteramente desde el primer momento.

Nos vimos con frecuencia, lo que quiere decir con meses de intervalo, entre dos vuelos, entre dos correos, entre dos travesías del Atlántico. Mermoz venía siempre de la acción o volvía a ella. Nunca me fué posible verle en reposo, descansando.

En todo esto iba pensando cuando me dirigía hacia Cannes.

Si se hubiera tratado de otro, yo hubiera procurado imaginarme la nueva figura que le iban a modelar el descanso y el ocio, y con qué nuevo personaje iba a encontrarme. Pero tratándose de Mermoz, no había caso de entregarme a ese juego imaginativo.

Era un ser cuyo incomparable privilegio consistía en su unidad casi perfecta.

En efecto, era el mismo, sin la menor inflexión diferente, en la mar brava y áspera en que solía posarse que en un campo de aviación o en una carlinga. Para Mermoz, respirar, comer, volar, sacrificarse, reír, sufrir, etc. y estoy seguro de que también morir, eran cosas tan naturales las unas como las otras. No más que los elementos de un impulso vital maravilloso, de un esfuerzo orgánico cuyo vigor no era igualado sino por su nobleza y su integridad.

Alcanzamos a nado una roca situada en medio de la

minúscula bahía. Un abrupto sendero nos condujo a una especie de plataforma.

Había allí dos ruedas de vagón unidas por pesado eje. ¿Quién las habría llevado hasta aquel lugar? No me lo pregunté.

Nada puede llamar la atención de un hombre que se baña hoy en el Mediterráneo, mañana en Dakar, pasado mañana a lo largo de las costas brasileñas y para quien atravesar el Atlántico se ha convertido en una profesión.

Me limité a levantar el singular aparato. Lo hice a duras penas. Mermoz lo alzó con un ademán fácil y seguro y lo mantuvo en sus brazos. Dos, tres, cuatro y hasta cinco veces repitió el ejercicio.

No conozco mejor símbolo para este ser simbólico: un cuerpo de atleta, un rostro de héroe y, al sol resplandeciente, sobre la mar violeta, encima de una roca, esos brazos que sostienen victoriosos un metal pesado y herrumbroso, convertido en el instrumento de un gesto magnífico.

Hay algunas palabras muy bellas, muy grandes y muy suaves para la pobre raza de los hombres. Y como se las emplea corrientemente, como sirven para calificar acciones indignas de ser consagradas por ellas, sucede que, poco a poco, esas palabras pierden su brillo, su magia, su única virtud. No son más que signos vacíos y vulgares.

Pero de vez en cuando pasa por la tierra un ser que lleva en su vestimenta de carne el sello poderoso del secreto que le asemeja a los dioses. Entonces, alimentadas por esa substancia, las palabras sin medida humana, las palabras aladas, de las que se había olvidado el verdadero sentido, readquieren repentinamente su rango, su vida, su cadencia y su fuego.

Jean Mermoz era de esos seres escogidos.

A él únicamente, entre tantos hombres bravos y ardientes que he conocido, podía aplicarse enteramente, sin desperdicio ni debilidad, el epíteto antiguo de héroe.

Tenía de héroe el cuerpo y todos los demás rasgos.

Quien no ha visto a Jean Mermoz correr, desnudo, por una playa, jugar con las olas bajo un cielo pagano, vestirse sobre una roca, sus largos cabellos claros empapados de agua y de luz, no sabe lo que puede ser el esplendor viril.

Quien no ha visto sus espaldas de atleta, de gladiador y de auriga, y sobre ellas alzándose hacia el cielo un rostro impregnado de audacia, de bondad, de adolescencia, no puede saber cómo una fuerza hercúlea puede llevar consigo el espíritu más noble y delicado.

Y quien no ha sentido la risa de Mermoz, su risa de combate, su gran risa audaz y profunda, no puede saber cuán bella y clara es entre los héroes la alegría de vivir, de aspirar el viento, el sol y la mar.

Pero era el alma lo que Mermoz tenía verdaderamente de héroe. El alma simple de los niños, el alma recta de los paladines, el alma pura de los mártires.

No era ignorancia. No era ingenuidad. Tampoco era la negativa a ver, tales como son, las cosas, las gentes y la vida.

Jean Mermoz había vivido mucho y con intensidad.

Su poderosa actividad se desarrollaba en numerosos planos.

En todas partes, fuera de SU línea, había encontrado la intriga mezquina, la cobardía, el egoísmo, las falsas promesas de hombres y mujeres; en una palabra, el pasto cotidiano de la existencia.

Él conocía todo eso. Y lo sufría como una asfixia.

Pero su fe y su virtud eran inalterables. Pasaba a través de la corrupción sin que la corrupción le tocase. Su risa permanecía fresca, y sus ojos —tan duros en el esfuerzo, tan dulces para sus amigos— permanecían límpidos.

La arena de los desiertos, las cimas de las selvas vírgenes, las crestas de los Andes, las aguas del Océano, los faros de los puertos nocturnos; he ahí lo que se adivinaba en su mirada. Y también algo de indefinible, de indecible, y que quizá haya descubierto una mañana de diciembre, en el Atlántico, Jean Mermoz, el héroe.

JOSEPH KESSEL.

Buenos Aires, octubre de 1937.

CAPÍTULO PRIMERO

PRIMEROS VUELOS

En la vida de los pilotos hay algo más que los raids.

El gran público, con frecuencia, sólo ve en nuestros destinos las horas brillantes, los momentos en que, tras años de preparación y entrenamiento, un triunfo nos coloca de pronto a la luz de la actualidad.

Nuestra vida es más profunda, más cargada de perseverancia, de esfuerzos sin cesar renovados. La aviación no es el raid. Yo he realizado muchos y, siempre, he puesto a mi favor todas las probabilidades que he podido reunir, pero, por más concienzudamente que uno se haya preparado, nunca se está seguro de haberlo hecho por completo.

Un raid no consiste en sentarse en una carlinga de avión y abrir la llave de la nafta, que no volverá a cerrarse durante tres días. Un raid consiste en poner a punto, en condiciones de realizarlo, durante un año, durante dos años, un avión y sus accesorios.

Además, es preciso haber ido conociendo de antemano durante largos años, poco a poco y gracias a un trabajo cotidiano, cuáles pueden ser las sorpresas que reserva el vuelo, sus elementos imprevistos y el remedio que se puede aplicar, por dónde pueden fallar la máquina y el hombre.

El vuelo no es más que la terminación de todo este trabajo. Es, algunas veces, y no siempre, la recompensa. Sin embargo, a pesar de tantas incertidumbres, se tiene al partir una impresión, no de angustia, sino de descanso. Parece reconfortante, después de tantas luchas con los detalles materiales siempre; con las necesidades de dinero, frecuentemente, y con los hombres, algunas veces, no tener ante uno más que tempestades y brumas.

Se piensa: "Voy a partir. Mi éxito no depende sino de mi motor y de mí mismo". Y se siente uno casi salvado.

En todo caso, la lucha será franca. El adversario es el que se ha encontrado todos los días en un oficio que se conoce bien. Lo que se conoce mal es el laberinto de los ministerios y el alma de los amigos.

Antes de hablar de algunos de mis raids, contaré simplemente mi lejana preparación, la vida de un piloto de línea. Esta preparación la han tenido muchos de mis camaradas. En parte es la vida de una línea aérea lo que voy a contar al reavivar mis recuerdos, pues lo que yo he vivido lo vivieron otros, y, en particular, mis camaradas de la *Aeropostale*, que sufrieron las mismas pruebas, los mismos fracasos y los mismos éxitos.

Los fracasos bien soportados son los que dan el derecho a triunfar. Si cada uno de ellos os hace perder un poco de confianza, os disminuyen. Pero si cada uno de ellos es aceptado como una enseñanza que enriquece, se gana cada vez un poco de ciencia y, por extraña que la cosa parezca, motivos más sólidos de

esperanza. Un enemigo que era mal conocido queda descubierto en cada una de esas ocasiones.

De las experiencias que voy a referir, lo que, a mi juicio puede cosecharse, es el ejemplo moral.

EN ISTRES, ESTUDIANTE DE PILOTO

Entré en la aviación en 1919, después de mi bachillerato. (*)

Soñaba con una vida de aventuras y de viajes. La vida moderna facilita los viajes, pero no procura aventuras.

Dudaba entre diversos caminos, todos los cuales me parecían tristes, y cuando temía morir de tedio en un banco o en una fábrica, me enrolé en un regimiento de aviación con el deseo de hacerme piloto.

Yo ignoraba todos los reglamentos de esta época. Cuando me hube vestido bien, puestas las correas y el casco, después de matricularme y de aprender a dar media vuelta y a mondar las patatas, ingenuamente presenté mi instancia de alumno piloto.

—¿Usted quiere ser piloto? La cosa es fácil: hay que enrolarse por cuatro años.

—¡Ah!..

¿Y si fuese separado más tarde —sucedía a menudo— del curso de pilotaje? ¿Y si durante cuatro años debía seguir mondando papas y perfeccionando hasta la distinción mis medias vueltas?

—¿Sí o no?

(*) Mermoz nació el 9 de diciembre de 1901 (N. del E.).

—Sí...

Acepté. Cuatro años de *looping* o de medias vueltas solamente. Jugaba mi suerte.

Me enviaron a Istres.

Allí pasé mi primera jornada en una interminable serie de oficinas. Nunca he conocido, en mi vida militar, nada tan lúgubre. Las oficinas olían a moho; y el alma de los sargentos furrieles, de los guardas de almacén y de los secretarios, olía también.

Sin embargo, tras estos tristes edificios y su triste población estaba la pista: una inmensa planicie rodeada de cobertizos, de la que tenía ya avidez.

La pista, en su aspecto apacible, era para mí la puerta que se abría a la aventura.

—Mañana trabajará usted en la pista.

Me sentí dichoso. En calidad de bisoño me hicieron barrer el dormitorio, pero soñaba con el día siguiente y barría con embriaguez.

Al día siguiente pasé a la pista.

—¿El alumno piloto Mermoz?

—Presente.

¡Qué bueno me pareció en el fondo, a pesar de su aire brusco, aquel ayudante corso! ¡Cómo engañan las apariencias, cómo hay que desconfiar de los propios juicios!

—...Tome esta carreta... Vaya usted a recoger los guijarros. Eso le fortalecerá los pies.

Me reuní con un grupo de cavadores que trabajaban en camiseta azul. Me preguntaba qué era lo que me valía estar separado de mis camaradas, los alumnos.

Recogía tristemente mis guijarros y me atreví finalmente a conversar con los obreros.

—¿Dónde están los alumnos pilotos?

—Aquí, pues.

—¿Dónde aquí?

—Somos nosotros.

—Pero entonces... entonces... ¿no se vuela nunca?

—Algunas veces...

Había en aquel "algunas veces" una poderosa resignación.

Al día siguiente me confiaron un azadón.

—...Para que se fortalezca los brazos.

Seguía sin comprender nada.

Me satisface poder hacer ahora esta pregunta que miles de mis camaradas han venido haciendo: "¿Por qué los alumnos pilotos de Istres han estado, durante muchos años, encomendados para su adiestramiento a ayudantes corsos salidos de los batallones disciplinarios? ¿Por qué se nos hacía cavar a diario hoyos que teníamos que llenar al día siguiente con las mismas piedras? ¿Por qué se humillaba nuestro entusiasmo juvenil a fuerza de trabajos fatigosos y de castigos? ¿Por qué el joven piloto era considerado por esos "terrestres" como un malhechor que había que humillar?

—¿Quieres ser bien visto? Hazte dar de baja.

Los secretarios de las oficinas eran casi todos camaradas que, un día, habían renunciado a conquistar tan duramente sus alas.

—Yo me he hecho dar de baja —decían— y ahora vivo tranquilo.

Se enmohecían dulcemente durante dos, cuatro años,

emborronando papeles amarillos, cerca de una pequeña estufa que humeaba.

Estaba ya harto de prisión y de guijarros.

Y todos estos jóvenes habían entrado en el establecimiento con fervor, dispuestos a poner en riesgo su propia vida, generosos hasta el máximo.

—Ahora, ya lo ves, aquí se duerme bien.

Y estaban contentos.

Habían sido destruídos. Los que no morían moralmente, entre legajos, adquiriendo una grasa malsana, morían físicamente, porque los aparatos eran malos: he visto a diecisiete alumnos pilotos matarse en Istres en tres meses.

Había en esta época dos clases de trabajos obligatorios en Istres: la recogida de guijarros y el entierro de los muertos.

En fin, un buen día, después de tres meses de entrenamiento irregular, fuí "liberado" y, entre una recogida de guijarros y un entierro, volé solo.

La mala suerte comenzó: los ayudantes corsos no tenían autoridad alguna sobre los motores; no se puede poner a los motores en prisión, y desde el primer vuelo tuve una "panne".

Después, algunos días más tarde, partí para merecer mi "brevet".

Yo me había perfeccionado, en los ratos disponibles, en mi oficio de cavador. Pero los motores no se habían perfeccionado en su oficio de motores.

Al levantar vuelo, a cincuenta metros de altura, mi motor se detuvo. Quise virar, me falló el viraje y caí.

Me llevaron al hospital, alegremente, con una fractura de la tibia y otra de la mandíbula.

Doce días más tarde, a medias restablecido, volví a mi tarea.

Quería conseguir el maldito "brevet".

Volví a partir, aterricé en Orange por un violento mistral y capoté.

Me permitieron, sin embargo, recomenzar una última vez y tuve la suerte de alcanzar mi propósito.

EN SIRIA

Después de dos meses pasados en una escuadrilla de Metz, conseguí partir para Siria donde fuí agregado como cabo a la escuadrilla de Palmira.

Las aventuras tan ensoñadas comenzaban.

Participaba desde hacía algún tiempo en las operaciones en el Eúfrates, cuando mi aparato se incendió en un vuelo, a cincuenta kilómetros de distancia del aeródromo.

Hicimos a tiempo el aterrizaje; ni mi mecánico ni yo sufrimos quemaduras.

Pero privados de agua y de víveres por el incendio del aparato, no teníamos otra solución para vivir, y escapar a los Drusos y a la sed, que volver caminando a Palmira.

Marchamos lentamente, pues mi mecánico se había lastimado un pie al saltar del avión incendiado. Y el pie se le inflamaba.

Tras cuatro días y cuatro noches de marcha, nues-

tras lenguas se habían hinchado y pendían fuera de nuestras bocas.

Comenzábamos a sentir el delirio.

Finalmente, casi muerto de sed, mi mecánico cayó en tierra y yo caí también un poco más lejos, completamente exhausto. Cuando recobré el conocimiento me encontré en la pista de Beir-Er-Zoor, cerca de Palmira, a donde me trasladó un pelotón de meharistas.

No recuerdo el tiempo transcurrido, a causa de mi delirio, pero había caído al amanecer, y cuando me dieron de beber ya se ponía el sol. Mi compañero y yo fuimos trasladados finalmente a Palmira.

Después de un año en la aviación de caza de Thionville, adonde fuí destinado a mi regreso a Francia, renuncié a la carrera militar y, pasados algunos meses —los más duros de mi vida— entré en la *Aeropostal*.

No quisiera revivir jamás aquellos meses.

CAPÍTULO II

HE SIDO UN PARIA

A comienzos del último noviembre volvía del Brasil. Había llevado el correo aéreo de Francia a la América del Sur y de la América del Sur a Francia.

Después de cada gran viaje, en el que sólo tenía que cuidarme de los elementos y de mis camaradas, regresaba más sano, más fuerte, mejor. Cosechaba los beneficios de las rocas de Natal, donde vivía como un salvaje, casi desnudo. Y, generalmente, eran necesarios algunos días de las pequeñeces de París para disipar mi felicidad.

Pero esta vez, la misma mañana de mi regreso, una visita destruyó el estado de gracia. Me encontré ante la desgracia que, naturalmente, me afectaba más: la desgracia de un piloto.

Era joven. No conocía otro oficio que el de manejar los aviones. Desde hacía muchos meses se hallaba sin trabajo. Sus escasos recursos estaban consumidos hacía tiempo y contemplaba con terror el vacío que se abría ante él. Sin embargo, rechazaba de antemano toda ayuda en dinero.

Quería volar.

¿Qué podía yo hacer? Sabía que muchos pilotos

—excelentes, experimentados— esperaban su turno. Nada podía hacer y se lo dije así a mi visitante.

Sin embargo, añadí inmediatamente y con convicción:

—No desespere. Si siente usted verdaderamente la pasión del vuelo, llegará un día en que de nuevo conducirá un avión.

Él no contestó, pero el reflejo de sus pensamientos apareció bien claro en su rostro.

"Esto te es fácil a tí —decían sus ojos tristes—. Tú conduces poderosos aparatos más allá del Océano. Bates todos los "records". Preparas los raids... Desde hace años te festejan"...

Mi visitante se fué. Yo quedé pensativo.

Las ceremonias..., las flores..., los engalanamientos... las sonrisas de las damas..., sí... y los aterrizajes en medio de una muchedumbre entusiasta, y las fotografías, y los periodistas, y los operadores de cinematógrafo...

Sí, es la imagen que se tiene de mí hoy en día...

Pero existe otra. Yo soy el único que la conoce.

A veces, en el transcurso de un banquete, revive en mi recuerdo un joven espantosamente delgado, con los cabellos demasiado largos, un piloto con seiscientas horas de vuelo, a quien no se deja acercar a un avión y que, sin empleo, sin hogar, acosado por el hambre, vagabundea a través de las calles de París.

¿Quién es ese paria con su sucio sombrero gris?

Soy yo, yo mismo.

La historia de este paria es la que quiero contar por primera vez. ¡Los diarios me han hecho decir

tantas cosas, a derechas y a tuertas, muchas veces sin consultarme! Esta es la razón por la que deseo hacer aquí la confesión del año más cruel de mi vida.

Espero que ello dará ánimos a los jóvenes pilotos ante quienes parecen cerrarse las puertas del porvenir.

Una tarde del estío de 1923 había franqueado la verja del cuartel de Thionville, donde se alojaba el primer regimiento de aviones de caza. Vestía de civil. Había terminado con el servicio militar. A decir verdad, el teniente Marty, que mandaba entonces mi escuadrilla, y algunos jefes tan mezquinos como él, que habían hecho todo lo posible para disgustarme, me alejaron de él. Porque, al regresar de Siria con mis galones de sargento y muy ventajosas citaciones en la orden del día, había soñado con llegar a ser oficial. Las vejaciones, las bromas, el reglamento aplicado estúpidamente, después de los meses magníficos de desierto y camaradería, habían conseguido volverme casi loco. Me había convertido en un revoltoso. Había orillado el consejo de guerra.

—Adiós, Juan —me dijo el sargento de guardia.

—Adiós, viejo.

Me dirigí hacia la estación a un paso maravillosamente apresurado. Por todo bien en este mundo tenía un traje que databa de 1919, una chalina, un inmenso sombrero negro y 150 francos.

Y además el amor por la aviación arraigado para siempre en mi corazón.

El ayudante Bonnet, un amigo, y Fournier, el bro-

mista de la escuadrilla, vinieron a estrecharme la mano en el andén.

—Adiós, Juan —me gritaron.

—Adiós, viejos —les respondí.

El tren me llevó a París. Era dichoso. Iba a vivir por fin.

Vivir. Es decir, pilotear.

No tenía dudas sobre ello. Era un hecho. No concebía otra existencia que la de aviador.

Desde el día en que, soldado adolescente, había conducido una máquina voladora lejos de la tierra y había sabido manejarla, tenía ese oficio en mis dedos, lo sentía en mi piel. Nada podía hacer contra ello. Había nacido a mi verdadera vida en una carlinga y así debía continuar.

Mi certidumbre no estaba mezclada con ninguna inquietud. Nuevas líneas aéreas se abrían entonces, hacia Londres, hacia la Europa central, hacia Marruecos y el Oriente. Se montaban fábricas. Pilotos de ensayo, pilotos de línea..., las plazas estaban esperándome. Conseguiría una de ellas apenas descendiese en la gran ciudad. A nadie conocía, pero ¿qué importaba?

Pensaba en mis seiscientas horas de vuelo, en mis citaciones, en mis veintiún años. ¿A quién mejor podían encontrar? Y, además, ¡tenía tanta fuerza, tanto ardor! Jamás un coche de tercera meció más segura esperanza.

Alquilé una pieza en un siniestro inmueble de la calle Reaumur. Mi primera compra fué un anuario de la aviación civil y comercial.

Y escribí, escribí, escribí. Todos los constructores, todos los directores y subdirectores de aeródromos, de fábricas, todos los jefes y subjefes pilotos, todos los nombres de las líneas aéreas pasaron por la lista. A cada uno de ellos exponía cortesmente, pero no sin arrogancia, mi hoja de servicios y mi deseo impaciente de volar. Después, esperé.

Esperé en compañía de una amiga que amaba demasiado los bailes. Consagramos a ellos el poco dinero que me quedaba y el que ella ganaba. Yo conservaba mi chalina y mi gigantesco sombrero negro. Los bailarines de los lugares que frecuentábamos los encontraban ridículos. Yo no era paciente y hubo terribles incidentes. Por suerte, yo era fuerte y ágil.

Pero el tiempo llegó a hacerse largo, terriblemente largo. Y no me llegaba respuesta alguna.

Tres o cuatro veces por día había preguntado en la mesa de entrada de mi hotel si me había llegado alguna correspondencia y escuchaba invariablemente esta respuesta:

—Nada.

Pronto la respuesta fué seguida de una mirada hostil. Debía una semana de alquiler. ¿Y cómo la podía pagar? No tenía ni siquiera para comprar estampillas. Sin embargo, no me descorazonaba.

—Será mañana —pensaba.

Y una tarde, triunfé. Me esperaba una carta. ¡Por

fin! En el sobre se destacaba este membrete magnífico: "Aviones Henriot".

Tenía un empleo. Abrí el sobre y leí:

"Señor: en respuesta a su carta de fecha... tenemos el sentimiento de informarle que nos es imposible"..., etcétera.

Recibí algunas cartas de este género. Y de nuevo se hizo el silencio. Ya no se trataba de ser piloto, sino de comer.

¿Para qué describir en detalle la existencia que comenzó entonces para mí?

Son, ay, miles y miles los que la conocen, los que la arrastran sobre el pavimento de París. Sobre todo hoy en día. Con la crisis y las huelgas es más grande que nunca el número de esos jóvenes orgullosos, entusiastas, que esperan toda su vida y que no reciben sino migajas irrisorias.

Todo lo que sé de ellos, todo lo que me une inseparablemente al pueblo del que he salido, toda la profundidad del sentimiento fraternal que me inspiran la juventud desgraciada y la injusticia de su suerte, lo he adquirido en aquellos meses de intensa miseria.

No lo lamento.

Yo sabía que un día, un día próximo, volaría. Nada me podía hacer renunciar a esta fe. No quería otra profesión que la de piloto. Trataba simplemente de arrancar al azar de los pequeños anuncios de los diarios los pocos francos necesarios para mi subsistencia. Mi amiga trataba de locura, de quimera, mi sueño hecho de estrellas. Las mujeres comprenden raramente las

necesidades desinteresadas. Nos separamos. Era lo mejor para ella y para mí. Estaba libre para buscar a mi gusto.

Desempeñé muchos oficios: trabajos secundarios en la Compañía Aérea Francesa (en Siria había aprendido a entenderme con un motor) guardián nocturno, barrendero de "garage"...

Ninguna de esas ocupaciones me dejó un recuerdo penoso. Me entendía muy bien con los mecánicos, cuyo mono azul llebaba yo también. Aprendí de ellos los pequeños secretos de la mecánica.

Es un trabajo que aun debo algunas veces realizar, pero que sigue produciéndome náuseas.

Había entonces en el barrio Reaumur ciertas oficinas en las que se copiaban direcciones para las grandes casas. Eran pagadas a razón de quince francos el millar, a condición de que fuesen escritas con letra bien legible y sin errores.

Quince francos. Es decir, por lo menos quince horas de trabajo. Quince horas que había que pasar encorvado, embrutecido, con los dedos rígidos, en una sala húmeda, enrarecida, donde se sentía el hedor de una veintena de famélicos. ¡Y esto para un joven que sólo amaba el aire, el sol y el desgaste físico!

Pero no perdí la confianza, ni aun entonces. Sabía que con el dinero ganado de ese modo iría al día siguiente a Toussus, a Mureaux, a Guyancourt, a Saint-Cyr, a Villacoublay, es decir, a cualquier campo de aviación, y vería a los pilotos volar y recobraría el gusto y el valor de vivir.

Por otra parte, en cada una de esas ocasiones pedía

que me probasen. Pero no llegaba a ver a un jefe de pilotos. Mi rostro pálido, mis cabellos demasiado largos, a lo artista, mi ropaje gastado, a nadie inspiraban confianza.

Tuve, sin embargo, en esa época, una gran ocasión.

En un diario vespertino que había encontrado en un banco leí el siguiente anuncio:

"Pathé-Cinéma pide un piloto experimentado para simular un accidente de aviación".

En aquel momento tenía un empleo casi fijo. Sabía muy bien que si faltaba un día al taller, lo perdería. Pero ¿cómo resistir a la perspectiva de elevarme en un avión, fuese por un día o una hora?

El director de escena examinó mis papeles militares y se declaró satisfecho.

—Necesito para "La hija del aire" (era el título de la película) una caída sensacional —me dijo. Nuestra estrella, Suzanne Grandais, debe caer al agua con el avión. Usted también. No me la ahogue. El trabajo vale doscientos francos. ¿Le conviene?

¡Doscientos francos! Hubiera dado los últimos centavos que sonaban en el fondo de mi bolsillo por conseguir ese trabajo. No obstante, respondí:

—Según..., a condición de hacer un ensayo.

—De acuerdo, pero sin aumento de precio.

El director de escena creyó que deseaba obtener algunos francos suplementarios. Pero mi deseo era muy distinto. Yo no quería sino una hora más de vuelo.

Recuerdo todavía como si se tratase de ayer mismo el aparato que pusieron a mi disposición. Un viejo "Sop" de guerra, que apenas se podía mantener en el

aire. Era bueno para destrozarlo. Pero creo verdaderamente que ningún aparato de raid, ningún prototipo de marca me proporcionó nunca tan pura alegría como aquella máquina asmática. ¡Qué bien le hubiera sentado el aceite de ricino!

Hice un vuelo de ensayo. Simulé el accidente. Sumergí a Suzanne Grandais, envuelta en cuero y protegida por espesos cristales, en el agua del Oise, cerca de L'Isle Adam. El pobre "Sop" quedó destrozado. Me dió una profunda pena.

Algunos días después, habiendo perdido mi empleo de mecanógrafo y sin un centavo, volví a ver al director de escena.

—No tenemos más escenas aéreas —me dijo— pero podemos darle un puesto entre los comparsas.

Inicié un nuevo oficio... que duró tanto como la preparación de "La hija del aire".

Recomenzó la negra miseria.

Nuevos anuncios... nuevas visitas a las casas de aviación... Rechazos, rechazos, rechazos...

Dormía en los asilos de noche o en ninguna parte. Me alimentaba de café con crema y medialunas, en aquella época en que tenía un apetito terrible. Estaba delgado como un hilo. A menudo la cabeza me daba vueltas. Entraba en un café de la calle Montmartre. El dueño me conocía. Podía descansar allí hasta la mañana, pero sin tomar nada.

Algunas veces iba hasta Lille. Mi madre trabajaba allí de enfermera y, a pesar de su pobre salario, encontraba modo de ahorrar algún billete. Allí me resarcía

un poco en la alimentación, pero no ahogaba mi hambre pues no quería hacer ver a mi madre las que estaba pasando. Pero mi traje me traicionaba.

—Quédate conmigo, Juan —me solía decir mi madre. Nuestros amigos te encontrarán aquí un puesto.

¡Un puesto! Solamente el nombre bastaba para revolverme. ¡Un puesto sedentario! ¿Y el vuelo? ¿Y el espacio? ¿Y los bellos aparatos rugientes?

Agradecía a mi madre y regresaba a París, hacia el hambre y las noches sin abrigo, repitiendo entre dientes:

—Pilotearé, pilotearé, pilotearé...

Y mi convicción era tan grande que el comandante Denain, que había sido mi jefe en Siria, me propuso reingresar en el ejército, pero yo rehusé.

Fin de julio de 1924. — Un calor sofocante.

En la ciudad a medias adormecida un muchacho de cabellos desmesuradamente largos, atenaceado por el hambre desde hacía un año, continuaba luchando por su quimera. Porque yo seguía en mis trece. Y dos o tres veces a la semana volvía al hotel de la calle Reaumur, desde el que había dirigido mis primeras cartas a las empresas de aviación, para saber si había alguna respuesta.

Y llegó esa respuesta. Un día rasgué con la mano un poco temblorosa un sobre que llevaba esta inscripción: "Líneas Latecoère, Toulouse".

Era una invitación del director de la línea de Toulouse a Casablanca para presentarme en su oficina.

Naturalmente, no tenía ni una moneda para tomar

el tren. Escribí apresuradamente a mi madre que me enviara veinte francos y corrí a las oficinas donde se hacían sobres con direcciones, y en tres días llegué a completar la suma necesaria para adquirir un boleto de tercera.

Durante el viaje, que duró toda la noche, creo que no cerré los ojos un instante.

Ya en el terreno, entregué la carta a un empleado y esperé.

Finalmente, fuí llamado.

Penetré en una habitación austera y pobremente amueblada. Tras una mesa llena de papeles se sentaba el director, M. Daurat. Detrás de él un inmenso mapa de España, cruzado de rayas multicolores, colgaba sobre el papel ajado de la pared.

Con el cigarrillo en los labios, rechoncho, hundido en su butaca, el jefe que con un material de guerra reformado, pero con una energía extraordinaria había creado una línea que por su regularidad era célebre en todos los centros de aviación del mundo, fijaba en mí su mirada.

Yo me apresuré a mostrarle mi carnet de vuelo, mis papeles militares. Esperaba de él algunos cumplimientos por mis citaciones, algunas preguntas sobre mis horas de vuelo.

Glacial, M. Daurat levantó su rostro de mentón voluntarioso, de duras mandíbulas.

—Veo —dijo— que todavía no ha hecho usted nada.

No pude contener una exclamación:

—¡Tengo seiscientas horas de vuelo!

—Eso no es nada, completamente nada.

Yo me hubiera aterrorizado si no hubiera adivinado en la mirada de aquel hombre tan duro una cálida y profunda llama humana. Examinó mi vestimenta recepillada hasta el desgaste, mi melena, ciudadosamente recogida en el cuello.

—Tiene usted hermosos cabellos —dijo en tono de burla. —No tiene una cabeza de obrero.

—Pero yo quería ser piloto...

—Aquí ser piloto es ser un obrero en primer término. Seguirá usted la trayectoria establecida. Le tomo como mecánico. Vaya a ver al jefe del taller y pídale el mono azul.

—Bien, señor director... ¿Cuándo podré dirigir un avión?

—Aquí no se hace preguntas. Usted lo sabrá cuando vuele..., si usted llega a volar —añadió despidiéndome.

El jefe del taller me citó para la mañana siguiente a las seis y media. Me presentó a Marcel Reine y a Dubourdieu, dos novatos como yo.

Dubourdieu, que era de la región, nos indicó un hotel. La pieza costaba cuatro francos por día y la comida dos francos cincuenta. Cuatro viejas solteronas nos recibieron en el *Grand Balcon*. Piadosas, amables, joviales, habían visto pasar por su casa a muchos jóvenes, llenos como nosotros de salud, que una mañana, con la bruma, se habían quedado en los Pirineos...

Al día siguiente por la mañana, con Reine, Dubourdieu y otros cuatro noveles nos apilábamos en un

rincón del tranvía. Llenos de respeto, apenas osábamos levantar los ojos hacia los "veteranos", reconocibles por sus chaquetas de cuero.

En el campo, el jefe de mecánicos nos esperaba.

—¡Ah! Son ustedes, los pilotos... Bueno... Ustedes ven estos cilindros; hay que lavarlos con potasa. Esto les blanqueará las lindas manos.

Durante tres semanas frotamos con encarnizamiento centenares de cilindros.

Una mañana el jefe de mecánicos nos recibió con estas palabras:

—Mis felicitaciones. Tienen ustedes un ascenso. Se encargarán del montaje.

Toda la jornada nos dedicamos a desmontar motores y a volverlos a montar.

Comenzaba a encontrar mi vida atrozmente monótona, hasta que una tarde M. Daurat, al pasar cerca de nosotros, sin detenerse, gruñó:

—Vengan ustedes mañana, a las seis y media, a la pista.

A la mañana siguiente, en el área de cemento, los veteranos: Rozés, Bedrignan, Thomas, Debrien, Ham, Lethelier, Doertlinger, un as alsaciano que en las filas alemanas había abatido trece aviones franceses, todos ellos con las manos en los bolsillos, nos contemplaban impasibles.

Yo fuí el tercero en subir a un viejo Breguet 14. Los dos primeros, después de una ascención y de un aterrizaje imprecisos, volvieron a nuestro lado. Oí la voz seca de M. Daurat:

—No valen nada... eliminados.

Llegaba mi turno. Tenía ese miedo, esa sorda inquietud que se apodera de mí ante los acontecimientos decisivos de mi vida y que entonces desapareció tan pronto como me sentí acomodado en el duro cojín de cuero de la carlinga.

Me prometía a mí mismo un bello desquite sobre aquel director severo. ¡Ah! ¡Nada eran mis seiscientas horas de vuelo! Yo le demostraría que, por lo menos, me habían enseñado a manejar un palo de escoba.

—Mermoz... vamos, es su turno.

No me hice de rogar. Salté rápidamente a la carlinga y me sujeté el cinturón.

El motor, todavía caliente, se puso en actividad. Lancé el aparato a través del campo para tomar impulso... Lentamente abrí la llave de la nafta y el Breguet se lanzó. Volé un rato a ras del suelo para acumular vitalidad. Luego, bruscamente, hice un viraje a la americana. El avión, proa al aire, ascendió como una flecha. Miraba cómo la pista de Montaudran se hacía cada vez más pequeña.

Cuando hube mostrado bien lo que sabía hacer en el aire, me decidí a demostrar cómo debe aterrizarse, cómo "se posa en las margaritas", justo en el círculo blanco de la pista, objetivo ordinario de las pruebas de precisión.

Reduje la nafta, planeé dibujando una larga S, invertí los comandos: Hop la... un deslizamiento hacia la izquierda... hop la... otro deslizamiento hacia la derecha... He ahí el círculo blanco. Lo alcancé suavemente, enderecé el avión, lo hice rodar unos metros...

Volví a llevar el avión a la pista con una sonrisa

de satisfacción. Busqué los ojos del temible M. Daurat. Había desaparecido. Descendí. Silenciosos, impasibles, los "viejos pilotos", las piernas separadas, el cigarrillo en los labios, me examinaban.

—¿No han visto a M. Daurat? —pregunté.

Con su lánguido acento de meridional, Rozés me respondió:

—No merece la pena que te fatigues en buscarle. Puedes preparar tu valija.

Yo alcé los hombros. ¡Qué broma estúpida! Tenía conciencia de haber conducido admirablemente aquel Breguet 14.

En este momento M. Daurat, revestido de un impermeable y de un sombrero góndola, salió de un cobertizo. Nada podía leer en su rostro de hielo.

—¿Está usted contento de sí mismo? —me preguntó al acercarse.

—Sí..., señor Director.

—Pues bien, yo no. Aquí no contratamos a acróbatas. Si quiere hacer trabajos de circo, vaya a uno de ellos a que le contraten.

Yo quedé tan estupefacto, tan furioso, que mi voz se estranguló. Me arranqué el casco de cuero y corrí hacia el vestuario de los mecánicos, donde había dejado mis monos, mi chaqueta y algunos correajes. Rabiosamente empaqueté mis pobres trapos. El sentimiento de tener razón contra todos me impedía pensar en el infierno que me esperaba de nuevo. Rumiaba las imprecaciones, gruñía las amenazas, los desafíos...

Oí detrás de mí unos pasos sordos y me volví.

—Así que ¿se marcha usted —preguntó con negligencia, sacando de su pitillera un cigarrillo.

—Sí — respondí secamente.

—Hum... Vd. no es disciplinado... Hum... Vd. es pretencioso... Hum... Vd. está satisfecho de sí mismo... Hum... naturalmente...

—Sí, estoy satisfecho de mí mismo...

—Vd. responde...

—Seguro, porque Vd. me interroga...

—Tiene Vd. mal carácter.

—No, señor Director, pero aborrezco la injusticia... Estoy seguro de que he piloteado bien.

—Hum... naturalmente... Pretencioso... Hum... Ya le enderezarán.

—Pero... ¿no me despide Vd.?

—Bueno... Ya se verá... Vuelva a la pista. Suba lentamente a doscientos metros. Vire con suavidad. Descienda cabeza abajo. Tome desde lejos el aterrizaje... Así es como se trabaja en nuestra línea.

Mi rabia fué reemplazada por un júbilo de demente.

Corrí a la pista abrochándome la zamarra. Salté al avión. Me lancé de nuevo al aire.

Cuando volví a la pista, M. Daurat no estaba allí. Pero en la mirada indulgente de los veteranos leí que mi existencia de paria había terminado.

CAPÍTULO III

LOS COMIENZOS DE LA LINEA DEL ATLANTICO SUR

Por la centésima vez en seis años, un avión francés atravesó en julio último el Atlántico Sur, llevando el correo desde el continente africano a la América del Sur.

¡Cuánto camino recorrido desde el día en que los portugueses Cabral y Gago Coutiño tuvieron, los primeros, el valor de atravesar, en su Fairey con flotadores, los 1500 kilómetros que separan las islas de Cabo Verde de las rocas de San Pablo!

¡Cuánto ruido de motor en el cielo del Atlántico Sur desde la muerte heroica de Saint-Roman, Mounavrés y Petit, que intentaron los primeros, en su Farman "Goliath", unir la tierra de Africa a la costa del Brasil!

Después, la mañana de octubre de 1927, en que ví al "Joseph-le-Brix", tripulado por nuestro gran Costes y nuestro lamentado Le Brix, ascender en San Luis del Senegal para intentar la gran aventura que representaban en aquel momento los 3200 kilómetros que separan a Dakar de Natal...

Después, las travesías de Braya, de Challe y Larre Borges, de Pinedo, de Ferrarin y del Prete...

Después, el magnífico y memorable vuelo en escuadrillas desde Bathurst hasta Natal, de los hidroaviones de Balbo y de sus tripulaciones escogidas...

¡Qué lejano parece todo esto! ¡Pero qué resultado el obtenido de esa cristalización de iniciativas individuales, de oscuros esfuerzos colectivos!

¡Cuántas definiciones morales y sociales representa todavía una travesía del Atlántico Sur!...

Un símbolo de emulación en un campo de acción aeronáutica internacional, una escuela de energía en la cual las sublimes aspiraciones de una civilización, que no debería servir más que al progreso humano, se confunden con el espíritu de conquista pacífica en el amor propio nacional.

Un campo de batalla, también, en el que la especulación lucha contra la acción pura, en el que las fórmulas y las ideas se enfrentan con detrimento de la realización sana y comprensiva, en el que los elementos son el menor enemigo, en el que la política partidaria, las estrechas concepciones administrativas y los intereses particulares son los peores adversarios.

Un lazo ideal de unión que suprime definitivamente el obstáculo natural que ha impedido durante largo tiempo, a los pueblos nacidos de una misma raza latina, conocerse mejor y comprenderse.

Obra humana al servicio de una mística aeronáutica tanto como social... obra de fe en sí mismo, en el país, en la raza; exaltación de un valor sencillo, de un trabajo de obrero hábil, de una conciencia profesional por encima de todos los egoismos cotidianos.

Esta centésima travesía del Atlántico Sur es francesa. Nuestro país puede y debe honrarse con ella.

Pero debe ese honor a todos los artífices, ilustres y oscuros, que han realizado la gran obra...: a Couzinet, a Bonnot, a Hebrard y a sus compañeros; a Bleriot y a los tripulantes de su "Santos Dumont", a Guillaumet y su Farman "Centaure"; a todos vosotros, mis camaradas de línea, Rouchon, Richard, Comet, Dabry, Gimié, Pichodou, Lavidalie, Néri, Pichard, Adam y todos vuestros acompañantes; a vosotros, mis camaradas desaparecidos; Ponce, Pareyre, Clavére, Lhotellier, Barriére, Marert, que la mar ha guardado, cuyo sacrificio no ha sido en vano; a tí, mi viejo amigo Collenot, mi mecánico de siempre, que descansas con éllos y a quien dedico mi más profundo y conmovido pensamiento.

¡Qué orgullosos y felices podéis estar, hoy que os es permitido por una vez lanzar vuestra mirada al pasado y revivir las horas desaparecidas, rehacer el camino recorrido!

Pero me sorprendería que en el fondo de vosotros mismos no pensárais también en aquellos que, paralelamente a vosotros, han realizado el mismo esfuerzo, sean de un país o de otro.

Estoy seguro de que hoy olvidáis un poco que existe un aparato más ligero y otro más pesado que el aire, que otras tripulaciones no hablan la misma lengua que vosotros, pero gozan de "pitanzas" idénticas a las nuestras después de cumplir su trabajo.

Sabéis bien que allá, en lo alto, muy por encima del Atlántico, se habla un idioma único, desconocido

de todos los que no participan de vuestras luchas, de vuestras esperanzas, de vuestros sacrificios: el idioma de los hombres del aire...

En esa fraternidad del vuelo que es la vuestra, la nuestra, en medio de nuestras alegrías o de nuestros dolores, hay un lugar para todos los que, como nosotros, han cumplido su deber y lo han realizado con la misma fe que nosotros, con nuestra misma libertad de espíritu.

Centésima travesía aeropostal del Atlántico: te saludamos como un símbolo de la satisfacción unánime, de la alegría fuerte, profunda y simple que anima hoy en día a todos aquellos que representan al verdadero mundo del Aire.

La creación, el mantenimiento y el perfeccionamiento de esta línea es la suma de innumerables abnegaciones de todos los órdenes, materiales y morales. Casi un centenar de nuestros camaradas, pilotos, radiotelegrafistas, mecánicos, han dado su vida por esta obra. Hablar de la línea es hablar de todos ellos. Nuestro recuerdo no los puede olvidar.

Hubiera podido relatar algunas historias de incidentes y accidentes de los que he tenido noticia personalmente. La prensa y la literatura han agotado el tema, le han dado un tono de aventuras, cierto sabor romántico. Mis recuerdos personales son mucho más simples y más emocionantes a su manera. Los guardo en el fondo de mí mismo como preciosas reliquias de ciertos minutos pasados, de tantas amistades desaparecidas. Cuando se ha vivido sencillas, sanas y poderosas realidades, no se puede estimar la leyenda.

Además, en la hora presente, la personalidad debe esfumarse en una acción común; y si yo retorno mi eterno tema de la línea de Francia a la América del Sur, es porque es ella por sí misma un maravilloso ejemplo de acción común, el resultado de una cantidad de iniciativas de conjunto, de esfuerzos muy a menudo oscuros y muy a menudo despreciados por políticas internas o externas despreciables.

Ella representa también, en una época en la que se acumulan sin cesar las mil cobardías cotidianas y los eternos y condenables renunciamientos, una fuente de amor propio y de dignidad nacionales, contra la misma voluntad de la mayor parte de nuestros dirigentes políticos, que se han encarnizado sin cesar contra esta obra, la cual tiene siempre a sus ojos el defecto de ser francesa . . . simplemente.

Volveré en otra ocasión sobre este tema. Los arreglos de cuentas vienen siempre después de la presentación de los hechos y de las cifras.

LOS COMIENZOS DE UNA LINEA: TOULOUSE-DAKAR

¡La "línea"! Con sus once mil kilómetros une las riberas del Mediterráneo con las del Pacífico, pasando por España, Marruecos, el Sahara, el Senegal, el Atlántico Sur, el Brasil, el Uruguay, la Argentina y Chile, por encima de la Cordillera de los Andes.

En 1920, la Sociedad Latecoère comenzó la explotación de la línea de Toulouse a Casablanca con apara-

tos Salmson, y después con Breguet 14 procedentes del material de guerra. Eran aviones abiertos a todos los vientos, en los cuales se depositaba el correo. Los pasajeros entusiastas no tardaron en instalarse sobre los sacos de correspondencia, envalentonados por una regularidad y una relativa seguridad que inspiraban confianza.

El espíritu del correo se hizo lugar en cada cabeza y en cada corazón de piloto. Este no tiene ya más que un propósito: ganar del modo que sea el tiempo para transportar cartas y paquetes postales en el plazo más corto posible.

Un ideal en el que se unen el sentido elevado del deber y del amor propio profesionales con el espíritu de sacrificio casi místico, libre de todas las mezquindades, de todas las mediocridades morales y sociales, se crea bajo el impulso de un hombre.

Este hombre, severo en el mando, verdadero jefe de línea enérgico y sin desfallecimiento, que se exige a sí mismo tanto como exige a sus pilotos, animado en el cumplimiento de su misión de una fe ardiente que inculca, de grado o por fuerza, en su personal, es Daurat, actualmente director de la Compañía *Air-Bleu*. Se ha olvidado demasiado que él fué, antes que tantos otros, uno de los verdaderos pioneers, el organizador de la línea Francia-América del Sur hasta 1930.

Año tras año, el correo y los pasajeros aumentan en peso y número.

En 1925, los mismos Breguet 14 mantienen todavía la línea y se utilizan los mismos motores. Mecánicos y pilotos continúan realizando el mismo milagro cotidiano que hace revivir y partir para nuevas etapas a los viejos motores.

Latecoère comenzó a darse cuenta de las posibilidades de rendimiento comercial de un negocio que él tuvo, en verdad, el valor de emprender, pero cuyos beneficios compensan largamente los riesgos que ha podido correr. Daurat, con su concepción ideal de la línea, no dudó de la posibilidad de ir todavía más lejos y propuso unir Toulouse a Dakar.

Latecoère, cuyo viejo material estaba ya amortizado y que obtuvo una nueva subvención, decidió abrir el trecho de Casablanca a Dakar. Una nueva organización se creó rápidamente en combinación con las oficinas de correo españolas y francesas de la costa marroquí.

Dos aviones partieron un día, el uno llevando el correo, el otro acompañándole en dirección a Dakar. La línea postal de Toulouse a Dakar quedaba inaugurada. Dakar estaba a tres o cuatro días de París.

Ocurrió un incidente. Dos pilotos, Ville y Rozés, se dirigían a Cabo Juby. Rozés aterrizó en "panne" en una playa y Ville aterrizó también para socorrerle. Llegaron moros armados. Querían apoderarse de Rozés, quien derribó a dos de ellos a tiros de revólver. Después consiguió desprenderse de los asaltantes y subir al avión de Ville.

Tomaron vuelo entre una ráfaga de balas y llegaron a Juby. El entusiasmo de los pilotos se había enfriado un poco. Daurat voló inmediatamente como pasajero hasta Dakar y reanimó el entusiasmo. La línea no se interrumpió.

CAUTIVOS DE LOS MOROS

La línea no se interrumpió, a pesar de la insuficiencia del material, que era reparado constantemente, pero que envejecía cada vez más; a pesar de la cautividad de Reine, de Pivot; a pesar de los sacrificios de Gourp, Erable, Pintado, asesinados cobardemente por los moros.

Gourp, herido atrozmente por una descarga de fusiles y perdonado luego por sus verdugos, erró por el desierto durante ocho días, atado al lomo de un camello, tendido sobre el vientre con los brazos en cruz, devorado por la gangrena. Finalmente fué devuelto sin rescate por los moros, llenos de admiración por su coraje, y murió más tarde, después de ocho días de atroces sufrimientos a consecuencia de su largo martirio. Queda como el más puro y más conmovedor ejemplo de aquellos que, penetrados del espíritu del deber, se han sacrificado y permanecen olvidados.

A fines de 1925, en mi cuarto viaje de Casablanca a Dakar, yo también tuve una "panne".

Era, después de la de Siria, la segunda en zona insumisa.

Nuestra línea pasa durante más de mil quinientos kilómetros sobre la parte española del Sahara. Ya los camaradas Rozés, Ville y Pivot habían hecho conocimiento con los disidentes del sur de Marruecos, que no les habían dado muerte, pero era la primera vez que un avión aterrizaba entre los moros del Marruecos español.

Volaba sobre la bruma una vez pasado Agadir, cuando una avería en la distribución me obligó a descender.

La duración de mi vuelo me hacía suponer que había llegado a la altura de Juby, escala hacia la cual volaba.

Así, cuando hube atravesado la bruma y descendí cerca del mar, no sabía si debía dirigirme hacia el Norte o hacia el Sur para llegar a pie al fuerte de Juby.

Llevaba a bordo un intérprete que se llamaba Ataf. Esos intérpretes que solíamos llevar con nosotros y que eran elegidos entre los amigos de los moros insumisos, tenían algo de curioso para un intérprete, y es que ignoraban el francés. Estaban simplemente destinados a prevenir el fanatismo de los indígenas, sus hermanos, seduciéndoles con el espejuelo de los gruesos rescates que Francia pagaría por nosotros si no nos hacían daño.

En la disyuntiva entre su deber de buenos musulmanes, que es dar muerte a los "roumis", y su interés, que es el de venderlos, los moros, por lo general, dudaban largamente, discutían y cambiaban de opinión muchas veces por día. Esta perplejidad, sin duda fatigosa para ellos, lo era mucho más para sus prisioneros.

Pero Ataf y yo, una vez en tierra, no vimos persona alguna y, dudando con respecto a la dirección, partimos hacia el Sur, al azar, bordeando el mar.

Después de doce horas de marcha pensé que me había equivocado. El sentido del desierto que poseía Ataf también se desvaneció. No se puede decir que hay pai-

saje donde no se ve más que arena. Pero además aquel infinito paisaje no era el que nosotros esperábamos. Apenas perceptibles particularidades hacen de la arena de Juby y de sus dunas una arena y unas dunas diferentes de las otras.

Así, a la caída de la noche, decidimos desandar el camino y buscar mejor fortuna hacia el Norte.

Al amanecer, después de veinticuatro horas de marcha sin descanso, estábamos de nuevo a la vista del avión, bajo el ala del cual dormí durante unas horas.

Cuando me desperté, el intérprete había desaparecido.

Volví a partir solo, pero no pude caminar largo tiempo; dos disparos me sorprendieron sin haber visto a nadie.

Me arrojé a tierra y esperé los acontecimientos.

Finalmente, los moros aparecieron, apuntándome con sus fusiles. Sólo pensé en evitar un gesto que les hiciera disparar, como se evita con la dulzura de movimientos la picadura de una abeja que durante algunos segundos planea sobre nosotros.

No dispararon, pero me apalearon; y cuando estuve definitivamente aporreado, me arrojaron desvanecido sobre un camello, en cuyo dorso recobré el conocimiento hacia la media noche, despojado de todas mis vestiduras, excepto mis calzoncillos, porque los moros tienen cierto pudor.

Durante ocho días mis dueños me llevaron en zigzag a través del desierto, perseguidos por otros moros que deseaban para ellos el rescate. Se siguieron algunas escaramuzas en las que mis moros tuvieron la ventaja,

lo que, a pesar de mi escasa simpatía por ellos, deseaba con todo mi corazón. Para perjudicar a sus enemigos, me hubieran vuelto a aporrear antes de entregarme.

Después de nueve días de cautiverio, me hicieron penetrar en una tienda de campaña en la que me arrojaron boca abajo delante de dos árabes con el rostro velado. Tuve la visión de dos bellas estatuas inmóviles. Después de los nueve días de errar por el desierto, de discusiones a gritos y de miseria, los dos árabes me parecieron en su inmovilidad y en su silencio de una dignidad admirable.

Sentía que mi vida no dependía ya del azar de las palabras, de los gestos y de las vanidades, sino de un juicio reflexivo. Experimentaba una extraña seguridad al pensar que detrás del rostro velado de mis estatuas azules, porque los moros se visten con velos azules, yo estaba ya quizá condenado o absuelto, pero en todo caso nada de absurdo ni de incoherente alteraría la decisión que iba a ser tomada al instante. Sensación, en fin, de depender de un pensamiento de hombre y no de una reacción de bestia.

Cualquiera que debiera ser la solución de esta muda confrontación, de este juicio según un código que ignoraba, sentí curiosamente, por una sola vez en mi vida, en pleno Sahara, bajo una pobre tienda de campaña, en medio de los bandidos, la majestad de la justicia.

Uno de los dos hombres, que parecía el jefe, era el hermano del Sultán disidente de Taroudant, gran caudillo religioso. Me tomó bajo su protección y me llevó con él. Había luchado contra los franceses en

Marruecos, hablaba el español, el inglés y el francés y había visitado Europa.

Fuí admirablemente bien tratado y revendido por él al fuerte de Juby por 12.000 pesetas, alrededor de cincuenta mil francos.

Sí, a pesar de estas dificultades sin número, a pesar de los sacrificios de Lassalle, Lecrivain y Palliéres, a pesar del cautiverio de tres o cuatro meses de Reine y Serre, actualmente director de material de la *Air-France*, que fueron devueltos contra rescate después de muchos sufrimientos y privaciones, a pesar de las cerca de veinte máquinas caídas que siembran la costa de Marruecos, el impulso se ha dado y la línea funciona regularmente.

CAPÍTULO IV

EN AMERICA DEL SUR — EN LOS ANDES

M. Latécoère no quiso detenerse en tan buen camino. Partió para América y obtuvo contratos postales. Allí se encontró con M. Marcel Bouilloux-Lafont.

En 1927, la Sociedad Latécoère cedió su lugar a la Aeropostal. Se le dió un nuevo impulso. La empresa se organizó rápidamente en la América del Sur. Fueron roturados terrenos y se instalaron aeropuertos con los medios más modernos. Serre puso en orden toda la organización radiotelegráfica de la línea.

A fines de este mismo año, el malogrado Negrin y yo, en un nuevo aparato Latécoère, realizamos —¡por fin!— un raid de Toulouse a San Luis del Senegal, sin escalas, en 23 horas. La Aeropostal compró nuevo material.

El mismo esfuerzo se realizó en la América del Sur. La Cordillera de los Andes fué cruzada comercialmente. Las líneas de la Aeropostal llegaron hasta el estrecho de Magallanes y comenzaron a servir la costa del Pacífico, llegando hasta la Guayana y las Antillas.

El gran proyecto de M. Marcel Bouilloux-Lafont, de envolver a la América del Sur en una red de líneas aéreas tomó cuerpo. Nuestra cultura y nuestra influencia brillaron así en toda la América Latina.

A partir de 1928 yo había sido agregado a la línea de Natal a Buenos Aires, después del duro pero apasionante trabajo de la busca y establecimiento de nuevos trayectos. Era preciso roturar los aires, crear en todas las direcciones, para todos los tiempos, rutas aéreas. Allí también tuve algunas aventuras, sobre todo al estudiar la travesía de la Cordillera de los Andes.

Entre Concepción y Santiago sufrí una primera "panne", llevando a bordo como pasajero al Conde de la Vaulx. Descendí desde una altura de dos mil ochocientos metros sobre una planicie ligeramente en cuesta y que iba a parar a un precipicio. En el mismo instante en que el avión parecía detenerse, volvió a deslizarse suavemente a causa de la pendiente y tuve que saltar del aparato para detenerlo con mi propio cuerpo. Pudimos reparar la avería y ponernos de nuevo en marcha.

EN LOS ANDES

Un segundo aterrizaje fué más grave.

Estudiaba en esta época el paso de los Andes por Copiapó.

Había recibido de la Aeropostal la misión de pasar de Chile a la Argentina a través de la parte Norte de la Cordillera de los Andes, hasta entonces mal explorada. El trayecto de Chile a la Argentina a través de la Cordillera en su parte meridional obligaba a un largo rodeo. Para llegar a Buenos Aires ¿no habría

una ruta más directa, salvando la cadena montañosa en su parte más corta aunque más alta?

Un día de febrero, con un tiempo espléndido, despegué de Copiapó, acompañado de Collenot, en mi Laté 28. El cielo estaba claro. A nuestros pies la extensa planicie de Chile se deslizaba rectilínea. El avión se elevó.

En línea recta ante nosotros percibimos la muralla de los Andes, gigantesca barrera de seis a siete kilómetros de altura que cubría todo el horizonte.

¿Cómo la pasaríamos? El avión era viejo; sólo podía ascender a 4.200 metros... Pero ya descubriríamos alguna hendidura por donde colarnos. Era preciso hallarla.

La muralla estaba cortada a pico y el paso menos inaccesible se hallaba a más de 4.500 metros de altura. Hasta perderse de vista, cimas blancas, magníficas, relucían al sol.

Por fortuna, el viento Oeste soplaba con violencia. Había que procurar utilizarlo. No podíamos volver sin hacer algo. Finalmente una corriente ascendente nos llevó hasta un paso en el que había reparado. Pasamos. La suerte nos acompañaba.

Pero esa buena suerte no duró mucho tiempo.

Al otro lado de las crestas se apoderaron de nosotros violentas corrientes descendentes, lanzando el aparato hacia el suelo. Era imposible luchar.

Aterricé bruscamente en una pendiente rocosa rodeada de precipicios verticales. El choque con la tierra fué brutal. El avión rodó, crujiendo en toda su

armadura, rebotó de nuevo y luego se detuvo, encabritado, vuelto de cara al cielo.

Los dos tripulantes estábamos ilesos. Pero ¿el aparato? Saltamos a tierra. El tren de aterrizaje estaba dañado, hundido en un costado; el motor, la barquilla, los herrajes de cola, todo había sufrido el choque.

El diagnóstico de Collenot fué breve:

—Nada hay que hacer — declaró.

Y cuando Collenot habla se le puede creer.

Miramos a nuestro alrededor. Estábamos perdidos en un valle estrecho, una especie de cráter alargado sin señales de vida. El avión reposaba sobre una planicie estrecha. Era un milagro que no hubiera rodado al fondo del abismo.

En lo alto, las cimas inaccesibles de la Cordillera. Y un gran silencio.

¿Cómo salir de allí? Naturalmente, no teníamos a bordo telefonía sin hilos. No podíamos esperar socorro alguno. Sólo teníamos un recurso: emprender el camino a pie, rehacer en sentido inverso nuestro trayecto de aquel día. Tardaríamos el tiempo que fuese necesario. A mí no me disgusta el caminar a pie.

Collenot estaba de acuerdo. Lanzamos una última mirada al avión, nuestro viejo compañero, y partimos.

No teníamos equipajes. Habíamos olvidado los víveres en el aeródromo. No teníamos vestidos de abrigo, y ésto sí lo lamentábamos, pues el termómetro marcaba 15 grados bajo cero.

Bien que mal, avanzamos en la nieve y la escarcha,

escalando las rocas con fatiga. El "paseo" era duro en aquella soledad helada. Unicos seres vivientes, algunos pájaros volaban sobre nuestras cabezas. Respirábamos con esfuerzo.

Al cabo de una hora apenas habíamos recorrido cuatrocientos metros. A ese paso estaríamos muertos de frío y de hambre antes de haber alcanzado la llanura.

Inútil obstinarnos. No llegaríamos nunca. Era preciso deshacer el camino, volver a donde estaba el avión y tratar de repararlo. Collenot se mostró escéptico.

¡Qué importaba! Más valía romperse la cabeza con el avión que morir de agotamiento en la montaña.

ERA PRECISO REPARAR EL YATE

Y henos allí de nuevo ante el aparato. ¡Al trabajo!

Mi amigo Collenot era un mecánico sin semejante. A él, a su habilidad prodigiosa, a su energía, debo el haber escapado a la muerte en el macizo de los Andes. Tenía, por fortuna, todas sus herramientas al alcance.

Como fin de la jornada, pasamos la noche arreglando, mal o bien, el maltrecho aparato de zinc. El trabajo era largo. Sentíamos hambre y frío. De vez en cuando nos refugiábamos en la cabina para tomar aliento. Formones, llaves inglesas y martillos trabajaban sin cesar. Collenot se servía, para hacer su trabajo, de cosas inverosímiles: cuerdecillas, pedazos de tela o de vestidos.

Para aligerar el aparato desmontamos los asientos,

la tubería inútil, el doble comando, los depósitos vacíos.

Nuestro viejo Laté estaba desconocido.

Arrojamos también la nafta, guardando la cantidad necesaria para una hora de vuelo.

Llegó la mañana. Estábamos aún lejos de hallarnos preparados. Las horas transcurrían monótonas en pleno trabajo.

Llegó otra noche. Debíamos esperar hasta que hubiera luz. Nos apretamos el uno junto al otro para calentarnos, esperando gozar de un poco de sueño y olvidarnos del hambre. Esa noche el termómetro marcaba menos de 20 grados bajo cero.

Comenzó la tercera jornada.

Bien o mal, las averías habían sido reparadas. Era preciso, sin embargo, poner el motor en marcha. La fatiga, el aire enrarecido de la altura, habían debilitado nuestras fuerzas. No habíamos comido desde hacía dos días...

Al cabo de cuatro horas de esfuerzo un rugido resonó en el silencio de las montañas: el motor estaba, por fin, en marcha.

Nuestra alegría fué de corta duración: el radiador estalló.

Rápidamente salté del aparato. El agua se escapaba por todas partes. Nos miramos, consternados.

—Es preciso arreglarlo — declaró Collenot.

¿Arreglarlo? ¿Con qué?

Carecíamos de los materiales indispensables. Había que tapar los agujeros. Provisto de cola, de barniz, de alambre, de trapos viejos y de pedazos de cuero, Collenot se puso al trabajo. ¡Qué gran tipo! Su energía era inagotable.

El día transcurrió en tan singulares reparaciones. ¿Cuánto tiempo resistirían esas reparaciones provisionales? Más valía no pensar en ello. Había que resolver aún otros problemas.

PREPARACION DE UNA PISTA

El avión no podía despegar desde el lugar en que se hallaba; el espacio era insuficiente. El tren de aterrizaje era demasiado frágil para que pudiéramos arriesgarnos en semejante tentativa.

Sólo había una solución: era preciso llevar el aparato hasta la cima de la pendiente. Desde allí, una vez dado vuelta el avión, podría quizá, descendiendo la rampa, tomar el necesario impulso para despegar.

Dediqué el día a preparar el terreno. Collenot me ayudó a despojarlo de todas las asperezas, piedras o bloques de hielo que pudieran hacernos capotar.

En su descenso el avión debía franquear dos profundas grietas, de algunos metros de anchura. Una verdadera carrera de obstáculos. Después podría despegar, a menos que no se estrellase contra la otra vertiente.

Se trataba, pues, de remontar la pendiente. El aparato pesaba dos mil quinientos kilogramos y ni Collenot ni yo nos sentíamos con fuerzas suficientes. Con la ayuda del motor recompuesto, empleamos cer-

ca de ocho horas en recorrer, paso a paso, medio kilómetro. Estábamos exhaustos.

Llegados a la cima, nos dimos cuenta de que, debido al esfuerzo y al frío, los tubos del agua habían estallado de nuevo. Había que recomenzar.

Pero esta vez tomamos descanso. Había llegado la noche. El alba nos llamó otra vez al trabajo.

¡Un último esfuerzo! Inclinados sobre el radiador, reanudamos nuestras reparaciones de emergencia. ¡Si pudieran servir para una hora!

Por fin, el trabajo estaba terminado. Era casi mediodía. ¿Podríamos partir? Volví a examinar las dos grietas que el avión debía salvar.

El motor estaba ya en marcha. Collenot separó los calzadores —dos gruesas piedras clavadas delante de las ruedas— y saltó a su vez al aparato. Abrí la llave de la nafta. Esta vez era la partida... Nos jugábamos el todo por el todo.

HACIA EL ABISMO

¡Qué de sacudidas! El avión rodó hacia el abismo, donde resonaba el eco de los truenos. Aceleró la velocidad.

He aquí el primer precipicio de la rampa: seis metros que era preciso saltar. ¿Los saltaríamos? Era un simple deporte. Los atravesamos a toda marcha.

Pero he aquí el segundo obstáculo, más terrible que el primero. Era divertido. La suerte nos acompañaba. Pasamos.

Pero, al término, al llegar al abismo, ¿despegaría el Laté?

Nuevas sacudidas, un esfuerzo más... y he aquí que el aparato se eleva. Ante nosotros se levanta la terrible pared blanca que cierra aquel valle de la muerte.

Un viraje sobre el ala izquierda; bordeamos el obstáculo, lo evitamos.

Aligerado, el avión se elevaba. El valle que nos había aprisionado se esfumaba, desaparecía en el gris de las rocas.

Volvimos a encontrar el corredor que habíamos atravesado cuatro días antes. Pasamos por él. Era tiempo; veinte minutos después los tubos estallaron de nuevo y el agua comenzó a salir por todas partes. Pero estábamos salvados, habíamos pasado las últimas barreras de rocas y desde cuatro mil metros de altura podíamos descender a la llanura en vuelo planeado. A lo lejos, se divisaba Copiapó.

Cerré la nafta. Un buen viraje y aterrizamos en el aeródromo.

OTROS ACCIDENTES

Recuerdo también un accidente en el Chaco paraguayo.

Había realizado la etapa de Río de Janeiro a Puerto Suárez sin escala. (El Brasil, de Este a Oeste, sobre la selva virgen).

Había sufrido la ruptura de la biela entre Puerto Suárez y Asunción y descendí en una plantación de

palmeras. Apenas aterrizamos, mi pasajero, Pranville, y yo fuimos detenidos como espías bolivianos y luego puestos en libertad de mala gana merced a un telegrama de la Legación francesa en Asunción.

Pranville partió para Buenos Aires con objeto de adquirir un motor de recambio y yo viví quince días a caballo, entre los indios, derribando con ellos ciento cincuenta palmeras para hacer una pista de salida.

Mi último recuerdo de América es un descenso forzoso en el Brasil, a lo largo de la costa, entre leprosos que me amenazaban. Tuve que hacer uso de mi revólver para asustarles y puse la diligencia que puede imaginarse en reparar la avería y volver a partir.

CAPÍTULO V

LA PRIMERA LINEA AEROPOSTAL

Al cubrir la Argentina y los otros países de la América del Sur con una red de líneas aéreas, M. Marcel Bouilloux-Lafont pensaba ya en la travesía del Atlántico Sur. M. Daurat hizo preparar y ensayar un nuevo Latécoère 28, provisto de flotadores.

En 1930 me llamó a la América del Sur para confiarme ese avión.

Después de haber batido, los días 11 y 12 de abril, el record mundial de distancia en circuito cerrado para hidroavión con 4.308 kilómetros en 30 horas y 25 minutos de vuelo, partí para San Luis del Senegal con mis dos compañeros de tripulación Dabry y Gimié.

En aquella fecha yo pensaba que era posible atravesar el Atlántico Sur por el aire de una manera regular, ya que esa empresa sólo era una cuestión de método, de voluntad y de perseverancia. Nuestra línea de Francia a la América del Sur podía llegar a ser enteramente aérea el día en que lo quisiéramos verdaderamente.

Los progresos realizados por la aviación permitían alimentar las mayores ambiciones.

El 12 de mayo atravesé el Atlántico en el Latécoère 28, monomotor, con flotadores, desde San Luis del Senegal hasta Natal en poco más de 19 horas. Lle-

vábamos a bordo 130 kilogramos de correo, el primer correo aéreo transatlántico. Este correo fué distribuído en Río de Janeiro tres días después de su salida de París; en Buenos Aires a los tres días y medio y en Santiago de Chile al cuarto día.

Una tripulación francesa había asegurado, por la primera vez, la unión postal entre los dos continentes.

Cuando partimos, el 12 de mayo, del río Senegal, en San Luis, nuestro hidroavión Latécoère 28 Hispano-Suiza 650 CV contaba con 2.600 litros de esencia y pesaba 5.500 kilogramos. Para mí, como para mis dos compañeros, el navegante Dabry y el radiotelegrafista Gimié, de quienes debo hacer un elogio muy especial, nuestra tentativa debía triunfar sin grandes tropiezos.

No insistiré nunca bastante sobre el carácter de nuestra empresa. Ibamos a hacer una experiencia y no intentábamos un raid.

Evidentemente, es curioso que un simple vuelo postal regular haya sido superior al record mundial. Si es así, es precisamente porque la aviación francesa había realizado un magnífico movimiento de organización, porque los servicios técnicos de las compañías aéreas comerciales tenían una idea exacta de la aviación y de que la alianza de un piloto, un director de ruta y un radiotelegrafista constituía una gran fuerza.

Habíamos pasado del período de improvisación y el método permitía confiar en el éxito.

Acostumbrados a volar con cualquier tiempo, de día y de noche, en días y horas fijados de antemano, los pilotos de línea han adquirido un sentido del aire que al presente les parece muy natural.

Es bien cierto que cuando volábamos ya sobre el Atlántico Sur, después de haber cruzado sobre San Luis del Senegal, no experimentamos emoción ni temor algunos. En nuestra opinión no hacíamos sino cumplir un vuelo ordinario.

Dabry y Gimié se habían instalado en una cabina relativamente amplia, donde se hallaban holgados, el primero para efectuar sus observaciones y sus cálculos, y el segundo para la emisión y recepción de los mensajes radiotelefónicos.

Dakar se hallaba ya a algunos kilómetros de nosotros cuando Gimié lanzó su primera llamada a una estación terrestre de radio.

El ruido del motor me encantaba. No podía ocultar la alegría que me rebosaba el corazón.

Mis dos compañeros, cada uno de los cuales contaba entonces con cerca de cincuenta travesías de Marsella a Argel, tenían ellos también, por fin, la ocasión de realizar un gran acto deportivo.

Mil preocupaciones acaparan la atención de los tripulantes durante el vuelo. Pasado el tiempo, aquel viaje parece de una facilidad inaudita y una frase viene naturalmente a la pluma: fué un vuelo sin historia.

Sin embargo, fué preciso estar en comunicación con

diferentes estaciones radiotelegráficas, asegurar con precisión la navegación y permanecer horas y horas en los comandos del avión. Todo ello no es sino gajes de la aviación.

Toda la jornada permanecí a pequeña altura, entre los 50 y los 200 metros, manteniendo regularmente una velocidad de 160 kilómetros por hora. La mar estaba relativamente en calma y de un color verde oscuro uniforme. No contábamos con más barco que el *Phocee*, situado a 900 kilómetros de Dakar como medida de seguridad.

Doscientos kilómetros más allá del *Phocée*, que habíamos pasado a una altura de 30 metros sobre la pasarela, nos pusimos en constante comunicación con la estación radiogoniométrica de San Luis. Dabry verificaba fácilmente la ruta cada cuarto de hora, merced a las recepciones sobre 600 metros de largo de onda realizadas por Gimié.

EN LA ZONA TORMENTOSA

Hacia las 18 habíamos tomado, siempre por medio de la radio, la situación geográfica de la zona tormentosa que debíamos inevitablemente encontrar.

En el Senegal y en el Brasil los marinos me confiaron a menudo todo el temor experimentado en la famosa zona. Según ellos, las nubes muy compactas y negras cubren la superficie del agua y se adhieren a ella. Por consiguiente, sabíamos qué lucha habríamos de sostener para atravesar esa zona de depresión.

Como habíamos partido a las 11 horas y 30 minutos para llegar de día a Natal, abordamos la zona tormentosa al comenzar la caída de la tarde. Todo el horizonte estaba negro, una especie de muro gigantesco parecería cerrar nuestro camino.

¿Qué hacer? No había que pensar en tomar altura, pues no conocíamos, sino aproximadamente, el espesor de aquella masa de nubes, de alrededor de 5.000 metros, y no podíamos perder tiempo ni gastar nafta en una empresa aleatoria.

Instintivamente descendí de los 150 metros a los 50, para ver si había algún pequeño corredor por el cual nos pudiéramos colar.

A 50 metros nos encontramos entre dos nubes, tan negra y tan espesa la una como la otra. Aquí y allá, hacia el Este, la luz de la luna se filtraba difícilmente. Nuestro alumbrado de a bordo funcionaba.

En cambio, Gimié se encontró en la completa imposibilidad de recibir las instrucciones de los buques de la Compañía General Aeropostal o de las estaciones terrestres. Sin embargo, mantuvo ininterrumpidamente, cada cuarto de hora, sus emisiones en onda corta.

En medio de aquel ciclón, que era una especie de huracán sin viento, hacía un calor sofocante.

Tuve necesidad de desprenderme de parte de mis ropas y no conservé más que el pantalón y la camisa.

Cuando Dabry me entregó la dirección pude observar que él también estaba en paños menores. Me gritó al oído: "¡Qué calor!".

No habíamos podido evitar turbionadas de una vio-

lencia inaudita, que desprendían un calor más fuerte todavía que el de los baños a vapor.

De pronto, sin que lo hubiéramos podido sospechar, nuestra cabina delantera se llenó de agua: estábamos inundados. El agua había penetrado por el puesto de pilotaje y las ventanas de la cabina. Vivíamos una atmósfera insoportable y a veces sofocante. Nos hallábamos incómodos y la sed nos devoraba. Pero no era el momento de compadecernos de nuestra suerte.

Una ligera claridad se extendía hacia el Noroeste. Cambié de dirección sin titubear, aun con la perspectiva de hacer un rodeo de por lo menos 80 kilómetros. Y penetramos a menos de 50 metros de altura por aquel pasaje liberador.

UN PARAISO

Cuando salimos de la región tormentosa, tres horas y media después de haber entrado en ella, quedamos admirados por el esplendor del claro de luna.

Ese fulgor nos pareció divino y la inmensidad del mar, un paraíso. Debí refrenar mi ardor. Como un caballito que dejan suelto en un prado, sentí el deseo furioso de saltar, de brincar, de dar vueltas, de picar; en una palabra, de gozar de nuestra liberación.

Pero no estábamos allí para gozar de la vida: transportábamos 130 kilogramos de correspondencia del correo hebdomadario de Francia a la América del Sur y nos hallábamos en pleno océano.

El buen lado de nuestro oficio de pilotos de línea es imaginarnos, de tiempo en tiempo, que vivimos lejos

de las cosas de allá abajo, que nuestra existencia se compone de una sucesión de aventuras.

Ciertamente corremos peligros; nuestras facultades no son siempre suficientes para vencer a los elementos, nuestra audacia es a veces excesiva; la pasión nos domina. Además, ¿por qué no decirlo?, tenemos orgullo y ambición.

Me he preguntado siempre cómo se puede vivir sin entusiasmo ni pasión.

Dabry y Gimié, que llevan en las venas la sangre generosa de los meridionales, pues el uno es de Avignon y el otro de Marsella, se entusiasmaron cuando pudieron comprobar por las indicaciones transmitidas por el *Beintivi*, el segundo barco de socorro, que manteníamos la buena ruta.

Gimié vino a verme y gritó para decirme:

—La antena ha sido arrancada por una ola. La he reemplazado por una nueva de recambio. Nada tema; todo va bien.

Después me dió un sandwich, dos bananas y una botella de champaña. ¡Qué hambre y qué sed tenía!

El cambio de dirección del viento indicó que estábamos en el hemisferio Sur.

Las emisiones del *Beintivi* fueron cada vez más intensas. Nos acercábamos, sin verlo, al buque amarrado a las rocas de San Pablo; los cúmulus lo ocultaban a nuestra vista.

La utilización de la radio, unida a la de la radiogoniometría, da a una tripulación aérea no solamente una compañía agradable sino también la seguridad indispensable. Una vez salvada la zona tempestuosa,

permanecimos constantemente en comunicación con alguna estación naval o terrestre.

Los brasileños de Fernando de Noronha sucedieron a la transmisora del *Beintivi*. Cometieron un error sobre nuestra posición. Su indicación sorprendió a Dabry, que hizo inmediatamente la verificación con ayuda del sextante y yo no tuve necesidad de cambiar la dirección.

Una hora después de haber pasado Noronha, Gimié tomó como objetivo a la estación de Natal, la ciudad que debíamos alcanzar.

¿Qué nos importaban los obstáculos que surgían en nuestro camino? Nos acercábamos al Brasil. Sin embargo, yo no experimentaba un desborde de alegría. Tenía, por el contrario, la impresión de que mis sentidos se despertaban y ponía más atención en manejar el motor, en no cansar al aparato y, sobre todo, en no ser víctima de un posible desfallecimiento.

Era preciso no comprometer un éxito tan cercano.

UN MINUTO EMOCIONANTE

Lo pasado no era más que un recuerdo. El sol brillaba. Hacía calor, de nuevo, en el puesto de pilotaje, lo mismo que en la cabina de mis dos compañeros. Habiendo sacado muchas veces la cabeza por la ventana en la zona tormentosa, tenía los ojos ardientes; la barba me picaba desagradablemente. No iba más allá en mis comprobaciones personales.

Ante mí, sobre la línea del horizonte, se destacaba lentamente una roca.

Reconocí la punta de San Roque. Me quedé estupefacto, el estómago se me contrajo y sentí un golpe en el corazón. Pensé que el alma se me escapaba del cuerpo. Perdí el control de mis movimientos.

La aparición de la tierra, después de haber surcado el océano, me deslumbró. Fué un minuto emocionante, el gran minuto de nuestro largo viaje.

Dí un grito y Dabry y Gimié corrieron hacia mí. No abrí la boca. Dabry gritó: "¡San Roque!".

En un mismo impulso, estrechamente solidarios, sentimos el poder de nuestra colaboración y experimentamos la misma desbordante alegría de la victoria.

Antes de nosotros, Costes y Le Brix, los primeros que atravesaron el Atlántico Sur sin escala, los italianos Ferrarin y Del Prete, los españoles Jiménez e Iglesias y la tripulación franco-uruguaya de Challe y Larre Borges, habían conocido una emoción idéntica.

Sin embargo, siento tentaciones de creer que, como nosotros, ellos también encontraron pronto normal la realización de su empresa. Al acercarnos a Natal, siempre a una pequeña altura de 75 a 125 metros, el motor giraba a razón de 1.650 evoluciones y yo pensaba ya más en nuestro viaje de vuelta que en la terminación del presente.

Abrí un poco la llave de la nafta y tiré de la palanca de comando. El hidroavión tomó altura. Gimié recogió la antena.

Natal estaba a nuestros pies; hice un viraje y piqué

hacia la base de la Aeropostal instalada sobre el río Potingui.

Describí una larga curva, hice una "toma de terreno", el aparato pasó cerca de las chalanas, se acercó al río y fué fácil el descenso.

En 21 horas exactamente habíamos llevado el correo desde San Luis a Natal, después de haber sido transportado desde Toulouse a San Luis en 24 horas por Beauregard, Emler y Guerraro.

TIERRA

Cuando arreglaba las cosas para poder alcanzar la ribera, varias embarcaciones se dirigieron hacia nosotros. Pero no era para darnos una escolta triunfal. Las tres embarcaciones eran de la aduana, de la policía y del servicio de sanidad. Cuando pensábamos ser recibidos como pájaros descendidos del cielo, los brasileños nos consideraron como simples viajeros, pasajeros de un paquebot. Nos pidieron los pasaportes, el libro de a bordo y las autorizaciones para volar. No fué difícil no mostrarles nada de lo que pedían; no llevábamos otra cosa que los mapas para asegurar nuestra navegación.

Como éramos conocidos en la América del Sur por haber inaugurado la línea de la Aeropostal de Natal a Buenos Aires y de Buenos Aires a Santiago de Chile, terminaron por dejarnos libres e inclusive nos felicitaron las autoridades locales. Sin embargo, tuvimos que someternos a un reconocimiento sanitario.

Cuarenta y cinco minutos después de nuestro amerizaje, Vanier desplegaba del aeródromo llevando el correo para Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires y Santiago de Chile.

La primera travesía aérea postal del Atlántico Sur había sido realizada y el correo iba de Toulouse a Santiago de Chile —13.000 kilómetros de distancia— en 108 horas 40 minutos, de los cuales 20 horas y 40 minutos transcurrían en escalas.

Al descender del avión, las cincuenta personas escasas que se hallaban en la ribera del río Pitingui parecieron asombradas al vernos en mangas de camisa, el rostro desfigurado por la fatiga y el calor y nuestro aspecto desaliñado.

Una hora más tarde salimos del hotel refocilados, dispuestos a no dormir aquella noche.

Pudiera suponerse que la comida nos fué servida con gran pompa en uno de los establecimientos de Natal. En realidad no fué así. Un francés, que vivía en una cabaña en la costa del Océano Atlántico, quiso que comiéramos con él.

¿Aceptaríamos? Porque este compatriota, que contaba 55 años, era un antiguo forzado evadido de la Guayana y se había instalado allí hacía quince años. Se había rehabilitado de sus antiguas faltas y era considerado como un hombre apacible. Participamos, pues, de la comida del antiguo forzado, que había colocado una bandera tricolor en el techo de su barraca y que, poseedor de un fonógrafo, tocó la Marsellesa a nuestra entrada en su pequeño dominio.

Al día siguiente dejamos nuestro avión en manos de los mecánicos y partimos para Buenos Aires.

LA AVIACION FRANCESA, FESTEJADA

Hice en Recife una visita personal y en Montevideo encontramos a M. Marcel Bouilloux-Lafont, el Presidente del Consejo de Administración de la Aeropostal.

La llegada a Montevideo fué muy agradable: éramos treinta en una camioneta americana tirada por cuatro bueyes; la carga era demasiado pesada para el motor y el camino se hallaba en un estado detestable. Larre Borges se hallaba entre nosotros.

En Montevideo, en Buenos Aires, en Río de Janeiro, cuando regresábamos a Natal, tuvimos el gran honor de ser recibidos por los gobiernos del Uruguay, de la Argentina y del Brasil. Nos pareció que se festejaba a toda la aviación francesa, a esa aviación que lucha por imponerse en toda la América del Sur, a pesar de la competencia alemana y norteamericana.

En Río de Janeiro tomé el avión postal hebdomadario cargado de sacas de correspondencia destinadas a ser embarcadas en Natal a bordo de uno de los avisos del tráfico semanal.

El 31 de mayo estábamos de nuevo en Natal y, desde el día siguiente, comenzamos los vuelos de ensayo del motor, que había sido desmontado durante nuestra ausencia.

Los despegues, los vuelos y los aterrizajes fueron

fáciles, el motor funcionaba satisfactoriamente, y sólo nos quedaba esperar al 8 de junio para intentar, como se había decidido, la travesía en sentido inverso desde Natal hasta San Luis del Senegal.

Nosotros no dudábamos de lo que nos esperaba.

CAPÍTULO VI

UN REGRESO DIFICIL

Ibamos a emprender la primera travesía desde el Brasil hasta el Africa, que nunca se había intentado.

El claro de luna era espléndido cuando el avión de Ville, que traía el correo de Santiago de Chile, de Buenos Aires, de Montevideo y de Río de Janeiro, apareció en el horizonte.

Desde la base de hidroaviones vimos a Ville que se apresuraba a aterrizar. Aunque eran ya las siete y media de la tarde, decidí partir por la noche. Estábamos preparados, pues la camioneta nos había traído los 150 kilogramos de correspondencia que esperábamos.

El campo estaba iluminado; la arena y los pantanos tenían mejor aspecto que de día.

Nuestro avión, cargado con 2.600 litros de nafta, acusaba un peso de 5.500 kilogramos. La temperatura era relativamente elevada y el viento no era demasiado favorable, es decir, no soplaba en el sentido del río Potingui. Sin embargo, pedí que me remolcase una embarcación hasta el puente del ferrocarril, que no estaba lejos.

Siendo el viento poco favorable, hubiéramos debido esperar muchos días antes de encontrar la ocasión de partir. El viento soplaba a tres cuartos de costado. Dabry y Gimié estaban en su puesto.

Puse el motor en movimiento, le hice funcionar unos minutos y me dispuse a partir.

Cuando habíamos ensayado en este mismo lugar el hidroavión despegaba con una facilidad extraordinaria y resultaba relativamente ligero. Cuál no sería mi sorpresa y mi angustia al no poder ahora, no solamente despegar, sino tampoco disminuir la calada del hidroavión.

De un solo golpe, brutalmente, el flotador de la izquierda se desprendió. El aparato se inclinó y sólo pude evitar el vuelco acelerando el motor. Me pregunté cómo sería posible partir con un viento tan mal orientado para nuestro propósito. No me hacía ninguna ilusión y comprendí inmediatamente que nuestro vuelo sería cada vez más difícil.

Habíamos ido sin tropiezo desde San Luis del Senegal a Natal. Era preciso, a cualquier precio, intentar la travesía en sentido inverso, no para realizar la primera travesía de Oeste a Este, sino para ver en qué condiciones se podía establecer un tráfico aéreo hebdomadario en el porvenir.

¿Abandonaríamos nuestro plan? Era imposible; nuestra misión era de una importancia considerable, mucho mayor que lo que se puede imaginar cuando

no se sale de Francia; allá lejos defendíamos los intereses y el prestigio de la aviación comercial francesa.

Tomé, pues, la decisión de probar mi suerte cuantas veces fuese preciso.

A las dos de la madrugada terminé mi octava tentativa.

Había tomado el río en todos los sentidos posibles, de arriba abajo y de abajo arriba, a plena corriente, a contra corriente, de través, buscando todas las maneras de aprovechar el viento para poder abandonar la superficie del agua.

Nada había que hacer. En ningún momento pude encontrarme de cara al viento.

Dabry y Gimié, sentados en sus lugares respectivos, estaban resignados y me dejaron obrar a mi gusto sin intervenir ni manifestar desaprobación. Me sabían agradecido a la confianza que me testimoniaban.

En el puesto de pilotaje me preguntaba cómo llegaría alguna vez a despegar, y aunque conservaba cierto dominio de mí mismo, debo reconocer que comenzaba a desesperar.

Era verdaderamente terrible, después de haber realizado pruebas relativamente fáciles para obtener el "record" del mundo en circuito cerrado y efectuar la travesía de San Luis a Natal, no poder, con el mismo material, obtener el mismo resultado en otra latitud y en otro clima. Solamente la naturaleza de la base podía ser la causa, pero ello era más que suficiente para impedirnos salir.

Después de la octava tentativa, el viento seguia soplando en la misma dirección y yo no podía repetir

indefinidamente los ensayos. Además, era necesario tomar más nafta y proceder a una inspección general de nuestro aparato.

Abandonamos el hidroavión para dormir tres horas y dejar a aquél en manos de los mecánicos.

TREINTA Y CINCO TENTATIVAS

Al amanecer comprobamos que el viento conservaba la misma dirección, que era sudeste y que nos tomaría siempre de costado. Aunque en la aviación no se puede contar con el milagro, esperaba triunfar al fin.

Entre las 5 y las 7 y media hice cuatro nuevas tentativas de despegue. Otras tantas veces el avión no pudo despegar. Hice remolcar el aparato río arriba, pensando que ello nos sería más favorable.

A la hora de almorzar hice la cuenta de los ensayos: eran dieciseis. Dieciseis veces había intentado separar el avión del agua sin haberlo conseguido, y tenía la impresión de que iba a fracasar en la empresa y que me vería obligado a confesarlo. En instantes como aquellos, una fuerza interior estimula con frecuencia y decuplica las energías físicas y nerviosas cuando uno se creería incapaz de desarrollar un esfuerzo de tal intensidad y duración.

Los mecánicos debían completar nuestra provisión de nafta y echar un vistazo al motor, por lo que decidimos tomar una hora de descanso y algún alimento.

Tres veces hice remolcar de nuevo el hidroavión a la línea de partida, para registrar tres nuevos fracasos.

Rogué a los mecánicos que extrajesen nafta de los depósitos hasta que el aparato no pesase más de 5.300 kilogramos. Poco después tenía otros cuatro fracasos en mi activo.

Para colmo de males, la altura de las aguas había bajado con la marea. Nuestro hidroavión, arrastrado por el remolcador, varó en una especie de banco de arena y tuvimos que retirarnos.

El 8 de junio, a las 20, estaba de nuevo en la pista de partida y a la una y media de la madrugada del 10 de junio fuimos a dormir después de veintitrés tentativas infructuosas.

Hasta las 10 y media los mecánicos no acabaron su revisión. Como habíamos adquirido nuevas fuerzas, estábamos dispuestos a hacer hasta lo imposible.

En el transcurso de la mañana no tuve mejor suerte que anteriormente: seis falsos despegues se agregaron a los veintitres ya registrados.

Por la tarde hubo algunas granizadas, lo cual no fué un obstáculo: me hice conducir seis veces hacia la embocadura del río.

Después de sufrir treinta y cinco fracasos entre las 21 del 8 de junio y las 6 del 10 de junio, debí renunciar a todo. Con el fuerte viento de costado los flotadores no tenían tiempo de salir del agua, y el hidroavión desplegaba una velocidad insuficiente para que pudiese triunfar en mi empresa. El viento nunca soplaba de cara y el aparato no podía encontrar resistencia en qué apoyarse.

Con la muerte en el alma y en la completa imposibilidad de hacer otra cosa, hice embarcar el correo en un aviso que partía para Dakar.

ESPERA...

El hidroavión podría despegar en una extensión de agua más vasta y menos expuesta a los vientos dominantes.

Al día siguiente, 11 de junio, tomé un avión para buscar algún lago. Llegué hasta 250 kilómetros al sur de Natal. Pero fué a 60 kilómetros al norte de la ciudad donde descubrí una laguna de agua dulce de 8 kilómetros por 5, bien orientada y en la que podía intentarse la prueba.

En la misma tarde descendí en la laguna con el hidroavión, acompañado de Dabry y Gimié. Los mecánicos fueron en automóvil. En una camioneta trasportamos también un pequeño remolcador.

Tomamos inmediatamente las disposiciones para intentar la unión postal aérea con el correo del 16 de julio.

Cuando soñábamos con organizar en detalle nuestra nueva base recibimos órdenes de París. El Ministerio del Aire exigía que reforzáramos ciertas partes de los flotadores para obtener una mayor solidez. A nosotros no nos cabía duda alguna sobre la solidez del hidroavión después de las treinta y cinco tentativas de despegue. Sin embargo, era necesario respetar las órdenes recibidas.

Pasaron días y más días. Estábamos inactivos desde la mañana a la noche, matando el tiempo en una ciudad sin muebles, donde las hamacas reemplazan a los lechos y los cajones de nafta a los armarios, las mesas y las sillas. ¡Qué odiosa resultaba esta existencia! Nos aburríamos mortalmente, hasta tal punto que no teníamos apetito y que yo adelgazaba a simple vista.

El primer correo de julio coincidía con la luna, y el arreglo de nuestro aparato estaba ya de conformidad con las exigencias del servicio técnico de la aviación comercial, por lo cual fijamos nuestra nueva partida para el 6 de julio, de acuerdo con la dirección de la Compañía General Aeropostal.

EL ENSAYO NUMERO CINCUENTA Y TRES

Todos nuestros preparativos estaban terminados a la llegada de Barbier, en la noche del 6 al 7 de julio, al aeródromo de Natal, con el correo hebdomadario, que llegó por tierra hasta nosotros.

Pero cuál fué nuestro espanto al comprobar que esta vez el viento no soplaba del sudeste, sino que había cambiado al oeste y el agua de la laguna ni siquiera estaba rizada. Veinte días de cada treinta el viento suele ser sudeste; aquel día no lo era. Un terrible destino nos perseguía.

Mi trabajo no debía ser más fácil que en el río Potingui. Ensayé repetidas veces, puse en juego todas

las audacias y sufrí ocho fracasos en el curso de la mañana.

Uno de los intentos de despegue estuvo a punto de terminar muy mal: habiendo llegado a desarrollar una velocidad de 100 kilómetros por hora, un brutal golpe de viento tomó al aparato de costado y casi le hizo zozobrar. La maniobra fué espectacular: llevado a toda marcha hacia la izquierda el avión patinó; una fuerte aceleración, acompañada de un violento pisotón con el pie derecho en el balancín, le llevó a una posición más normal y menos peligrosa.

Por la tarde, como por la mañana, el espíritu no pudo triunfar de la materia.

A los tres nuevos intentos me consideré vencido.

A la undécima tentativa de la jornada, en mangas de camisa, con el sudor regándome la frente, mi atención se hallaba concentrada hasta tal extremo que crispaba las manos en el volante y apretaba las mandíbulas.

No podía enviarlo todo al diablo. Mi mayor deseo era intentar la travesía de Oeste a Este para realizar experiencias.

Mi voluntad pesaba bien poco. Al día siguiente por la mañana volví a probar seis veces la suerte y las seis veces el hidroavión permaneció pegado a la laguna, aunque fué previamente aligerado de doscientos litros de nafta.

La dirección técnica de la Aeropostal estimó que las cincuenta y dos tentativas de despegue eran ampliamente suficientes para saber a qué atenerse con respecto a las medidas que era necesario adoptar para

obtener éxito al primer esfuerzo. Recibí un cablegrama pidiéndome que enviara el correo en el primer barco.

No debía, por consiguiente, hacer un nuevo intento para partir en hidroavión.

Sin embargo, no podía hacerme a la idea de abandonar allí mi aparato, de reconocer mi impotencia para despegar y de volver a Europa en barco; había llegado al Brasil con el deseo bien arraigado de regresar por vía aérea.

Estaba entregado a estos pensamientos cuando el viento cambió de dirección y empezó a soplar del sudeste.

En el mismo instante en que creía encontrarme en la necesidad de capitular, entreví la posibilidad de emprender una quincuagésima tercera tentativa de despegue. Hice que dejasen el correo a bordo de nuestro aparato e invité a los mecánicos a proceder rápidamente, a llenar los depósitos de nafta y verificar los de aceite y el radiador.

SOBRE EL ATLANTICO

A las 16 y 30 (19 y 30 G. M. T.) nuestro hidroavión se elevó de la laguna en un minuto, con una facilidad irrisoria. Debíamos nuestra victoria al viento sudeste.

¿Qué nos importaban las nubes bajas, las amenazas de lluvia entrevistas poco después de la partida? Estábamos vengados de todos nuestros males y seguía-

mos adelante sin temer por la suerte de nuestra aventura.

Gimié entró inmediatamente en comunicación con la estación radiotelefónica de Natal.

A pesar de las sacudidas provocadas por las cincuenta y tres maniobras de despegue, nuestro aparato se hallaba tan en perfecto estado como antes. A 200 metros de altura, sobre una mar sombría, se adentraba, diría que con la cabeza baja, en la lluvia. La visibilidad horizontal no excedía de un kilómetro y el cielo estaba a menos de 50 metros de nosotros.

El viento soplaba en ráfagas del sudeste a una velocidad de 30 a 40 kilómetros por hora. Veíamos una mar agitada y a veces enfurecida. La luz de la luna no atravesaba las nubes.

La noche nos sorprendió en plena tormenta de granizo. Viví horas verdaderamente desagradables. Aunque el motor trabajaba con la más perfecta regularidad y aunque las temperaturas eran normales, la carga completa hacía el pilotaje muy penoso.

Cansado de no ver nada, apoyé la cabeza en la carlinga y conduje el hidroavión sirviéndome únicamente de los aparatos de control.

Dabry y Gimié no se hallaban más a gusto, el primero para efectuar sus trabajos de navegación, y el segundo para emitir y recibir los mensajes de radio.

Durante tres horas y media todo se confundió: las nubes, el horizonte y la mar. De tiempo en tiempo, pequeñas gotas de aceite aparecían en el parabrisas. No sentía inquietud alguna, pues creía que el exceso de aceite hacía que se escapase por la boca del depósito.

Como todo tiene un fin, a la media noche pasamos la zona de perturbación para volar bajo un cielo espléndido, desprovisto de nubes, bañado en una luz deslumbradora.

Hasta allá habíamos navegado con una gran seguridad; la estación de Fernando de Noronha y el navío *Cigogne* nos dieron informes con mucha precisión. Noronha cometió, sin embargo, un pequeño error y nos llevó a 45 o 50 kilómetros a la izquierda de nuestra ruta. El veterano capitán de larga experiencia, Dabry, tuvo que verificar los informes y determinar la corrección. Dos horas más tarde, el *Beintivi* nos indicó que nos hallábamos en el buen camino.

Comencé a preocuparme por las manchas de aceite que crecían y se multiplicaban sobre el parabrisas. Pues las horas pasaban y el motor debía consumir algunos litros.

Me distrajeron dos luces que aparecieron sobre el mar, no lejos de la roca de San Pablo, que habíamos dejado a nuestra derecha. Sentí la curiosidad de ver de cerca esas luces.

Al acercarme a la superficie del océano, ¡cuál no sería mi estupefacción al ver una verdadera ciudad flotante! Mil ventanas y portillas aparecían iluminadas como las ventanas de un palacio en una noche de gran fiesta. El hecho de ver en plena noche en el corazón del océano, un transatlántico en fiesta, tiene algo de mágico y grandioso.

Hice un largo viraje sobre el navío, en tanto que Gimié nos daba a conocer y preguntaba a la tripulación a dónde iba y quién era. En respuesta a nuestra

pregunta, recibimos de los portugueses votos por nuestro éxito.

Ibamos hacia el final del claro de luna; no había la menor brisa; la mar estaba en calma y nuestra alegría era completa. Hacíamos un verdadero viaje de placer, una verdadera excursión. De pilotos de línea nos habíamos convertido en turistas.

El *Beintivi* fijó nuestra posición. La luna desapareció en el horizonte y se hizo la noche negra, una noche de tinta.

Eran las 6. Los fulgores del motor me cegaban y me hacían daño en los ojos de tal manera que me ví en la obligación, una segunda vez, de mirar al interior de la carlinga y de seguir las indicaciones de los instrumentos de control.

UN ESCAPE DE ACEITE

Esperaba el amanecer con una gran impaciencia.

Cuando el sol se elevó sobre la línea del horizonte hubiera preferido no verlo: el alba me hizo entrever toda la importancia del desastre. Había aceite por todas partes, en el parabrisas, en la carlinga, hasta en el puesto de pilotaje. Ocurría evidentemente algo de anormal.

Sin embargo, el motor funcionaba regularmente a razón de 1620 revoluciones por minuto y nuestro vuelo había sido facilitado por un viento del sudoeste. A doscientos metros de altura distinguíamos las olas, que parecían tener dos o tres metros de altura.

Sólo se podía hacer una cosa: pasar los 35 kilogramos de aceite de reserva al motor, porque la presión marcaba variaciones inquietantes.

Era imposible alcanzar la costa.

Llamé la atención de Gimié para que avisara al *Phocée* de nuestro infortunio. El segundo buque de socorro emplazado como medida de seguridad en nuestro trayecto por la Aeropostal, nos hizo saber que se encontraba a 70 kilómetros más adelante.

Casi minuto por minuto la radio del *Phocée* nos dió nuestra situación para que tuviéramos la certidumbre de conservar la buena dirección.

Después no oímos nada, pues estábamos demasiado cerca para percibir la menor emisión. Dabry comprobó que yo había observado bien las instrucciones transmitidas por el *Phocée*.

Las nubes ponían grandes manchas oscuras en la mar, lo que me impedía encontrar al buque. Una larga cortina de humo nos indicó que el *Phocée* no se hallaba lejos de allí, navegando en una mar muy revuelta.

Estábamos a alrededor de 800 kilómetros de la costa del Senegal; eran las 10 y volábamos desde hacía catorce horas.

Quedaban 1.050 litros de gasolina en los depósitos. El aceite recubría enteramente el parabrisas; como no teníamos trapos especiales para limpiar el vidrio Dabry me pasó un soberbio pañuelo de seda para que pudiese proceder a una limpieza más rápida.

La presión del aceite había descendido a cero y la temperatura del motor llegaba a los 90 grados.

Según habíamos convenido, el *Phocée* marchaba contra el viento. Al acercarnos, echaron al agua las balleneras. Esas pequeñas embarcaciones danzaban de una manera desenfrenada a los costados del *Phocée*, que tanto se inclinaba a babor como a estribor, cuando no picaba de proa.

¿Cómo íbamos a realizar nuestro amerizaje en una mar tan revuelta? Dos alternativas se presentaban: posarse en el vacío entre dos olas o anclar en la cresta de una de ellas.

El correo se hallaba en la parte posterior de la cabina, Dabry y Gimié se mantenían en su sitio y yo volaba lo más lentamente posible, acercándome al océano.

Se formó un hueco profundo a treinta metros de la hélice; secamente empujé el volante hacia delante y en seguida lo atraje hacia el vientre. El hidroavión se colocó, encabritado, en el flanco de la ola.

Gimié abrió la puerta, y una ballenera se acercó a nosotros gracias a la habilidad sorprendente de los marineros.

Gimié lanzó un cabo, y el hidroavión y el barco de salvamento se encontraron el uno junto al otro. En una danza loca, conseguimos descargar los sacos de correspondencia. Uno de los peores momentos fué el trasbordo del hidroavión a la chalupa del buque. Veinte veces estuvimos expuestos a caer al agua, en medio de los tiburones que el barco, inmovil en el

mismo lugar desde hacía algunos días, había reunido a su alrededor.

Yo estaba sobre uno de los flotadores cuando me dí cuenta de que, con mis preocupaciones, me había olvidado de cortar el contacto. Salté al avión para detener el motor.

En el choque brutal del descenso parte del fuselaje cedió y la extremidad del ala izquierda se bañaba en la espuma.

Mientras arrastrábamos el aparato hacia el *Phocée*, Dabry desprendió todo lo que pudo de la plancheta de a bordo. Cuando volvió hasta nosotros nos hallábamos muy cerca del navío, al cual no tardamos en saltar.

Habíamos esperado poder remolcar nuestro hidro, que arrastrábamos mediante un cable de acero muy sólido. Una ola más poderosa que las otras se opuso y el *Comte-de-La Vaulx* desapareció en las aguas. Mirando cómo se perdía nuestro hidroavión me hice la promesa de aprovechar más tarde la experiencia adquirida en el curso de mis dos últimos vuelos.

CAPITULO VII

EL "ARC-EN-CIEL"

Contábamos entonces con cuatro años de anticipación sobre la concurrencia extranjera. Después fueron las luchas financieras y políticas y, finalmente, el hundimiento de la Aeropostal. M. Marcel Bouilloux-Lafont, cobardemente abandonado y despojado, tuvo que renunciar. Creo que un día se hará justicia y se comprenderá lo que este hombre realizó y trató de realizar para que Francia pudiese alcanzar prestigio en la América del Sur. El proyecto Bouilloux-Lafont se convirtió desgraciadamente en el proyecto de la Pan America Airways. He aquí un resultado muy francés.

La Aeropostal en liquidación, aunque parecía herida de muerte, siguió viviendo de su propio impulso. Bajo la dirección de M. Dautry, director de los Ferrocarriles del Estado, se constituyó un Consejo de Dirección. La línea renació poco a poco, pero aun no puede preverse su porvenir.

ALGUNOS "RECORDS"

Volví a Francia. En seguida de mi regreso, realicé en Toulouse el ensayo de un avión terrestre de gran

radio de acción, en el cual debía intentar, en la misma época que Costes, el raid de Paris a Nueva York.

El avión se deformó en el aire, en el curso de un ensayo con la carga total. Las deformaciones afectaron a la puerta y me parecía que ya me sería imposible salir para arrojarme en el paracaídas, cuando bruscamente el avión se rompió en mil pedazos a mi alrededor, como una cáscara de huevo, y me encontré, sin haber comprendido cómo, suspendido de mi paracaídas, en medio de una lluvia de restos del aparato. Algunos de esos restos, al caer sobre él, deterioraron el paracaídas. Tomé tierra más rápidamente de lo que hubiera debido y me herí ligeramente.

Entre tantos fracasos había conocido, no obstante, algunos éxitos.

En 1930 batí el record del mundo en hidroavión en circuito cerrado, con 4.500 kilómetros en 23 horas de vuelo.

También batí el record del mundo en hidroavión, en línea directa, con mi travesía, en veinte horas, del Atlántico Sur.

En fin, batí el record mundial en circuito cerrado con avión terrestre, en compañía de mi camarada Paillard, en el avión Bernard, en 57 horas.

Estos éxitos me animaron a perseverar. Intenté, pues, con el mismo avión, en octubre de 1931, un nuevo record en circuito cerrado.

Pero el terreno húmedo de Orán no soportó el peso de diez toneladas. Cedió bajo un neumático que se salió, y yo capoté cuando corría a cerca de cien

kilómetros por hora. Por suerte, no se incendiaron las siete toneladas de nafta.

1933: VIAJE DE ENSAYO DEL "ARC-EN-CIEL"

Tuve la suerte de encontrar a Couzinet en mi camino. Llamado especialmente de América para emprender travesías regulares, esperé siempre la ocasión de poder cumplir esa tarea. Quería creer en el futuro.

Gracias a la iniciativa de M. Dautry, pude, finalmente, ocupar un lugar a bordo del *"Arc-en-Ciel"*, trimotor de 2.000 CV, que no contaba sino con una treintena de horas de vuelo. Con mis compañeros, el capitán Carretier, el radiotelegrafista Manuel, el capitán Mailloux, el mecánico Jousse y el mismo Couzinet, realizamos felizmente un viaje de ensayo de París a Buenos Aires ida y vuelta.

La partida se realizó en Le Bourget. El 13 de enero de 1933 habíamos llegado a San Luis del Senegal. En fin, el 16, un poco antes de las 5 de la mañana, descendimos en Natal mis cinco compañeros y yo. El viaje duró un poco más de catorce horas, a una media de 230 kilómetros por hora. Al día siguiente salimos de Natal para proseguir nuestro viaje de estudio hasta Buenos Aires. En algunos días llegamos a totalizar 12.600 kilómetros de recorrido, a una velocidad de 225 kilómetros.

Había que pensar en el regreso. Volvimos a Natal, pero el estado del terreno impedía todo despegue. El aeródromo debía ser puesto en condiciones. Solamente el 15 de mayo nos fué posible partir. Teníamos

la misma tripulación que a la ida, con un pasajero más, el periodista Paul Bringuier.

Con nuestros nueve mil litros de nafta, debimos tomar velocidad en un trecho muy largo para poder despegar. En plena noche, a las 3, abandonamos la pista. No referiré esta travesía del Atlántico, que no dejó de tener emoción: Paul Bringuier la ha relatado. Durante cuatro horas un motor parado nos dió algunas inquietudes, pero no llegó a impedirnos el vuelo. A las 20 aterrizábamos en la tierra de Africa.

1934: PRIMER TRANSPORTE DEL "ARC-EN-CIEL"

Se decidió que el *"Arc-en-Ciel"* sufriría algunas modificaciones y después sería utilizado en los correos transatlánticos. No comentaré las dificultades de todas clases que fué preciso vencer para realizar tal proyecto. La Compañía Air-France, a la cual pertenecía como piloto, me dejó en entera libertad de acción. El general Denain me dió su confianza y no dudó en tomar la responsabilidad de confiarme la misión de transportar el correo sobre el Atlántico.

Un representante del Estado en el Consejo de Administración de la Air-France declaró en 1936, en una conferencia, que el general Denain, bajo la presión de la prensa o por motivos de orden sentimental, había rechazado, hacía diez y ocho meses, el "pool" franco-alemán y había decidido continuar la competencia.

Los motivos de orden sentimental están representados por el sacrificio de más de cincuenta pilotos, de

casi una cuarentena de radiotelegrafistas y mecánicos. ¿Es que los despreciables motivos "sentimentales" no nos daban el derecho y nos imponían el deber de conservar y de continuar esta obra? Ella se eleva muy alto por encima de todas las contingencias de una política podrida y claudicante, que no nos dá sino ejemplos de envilecimiento, de pobreza moral y de actividad sin resultado.

¿Es que los hombres no tienen derecho a vivir o morir libremente por una obra que aman y de la que hacen su ideal?

¿No vale más luchar sobre el Atlántico Sur y dar la vida en una guerra pacífica — que no es otra cosa que un símbolo de actividad y de emulación internacional de donde han salido siempre las grandes evoluciones del progreso económico y social — que hacer la guerra para permitir que vivan un señor o un capital o para salvar nuestro empequeñecimiento interior y nuestras debilidades exteriores?

Pero vayan a hacerles comprender nada sano, emocionante, honesto y puro a hombres que no viven por una empresa ni por un ideal, por pequeño que sea. Viven de algún negocio o se dejan vivir tranquilos, sin responsabilidades, en la mediocridad de sus aspiraciones y la inactividad de su inteligencia; como si en las horas dolorosas que Francia atraviesa fuera lícito el culto de la palabra, como si ese culto nos pudiera salvar!

Yo considero que si el general Denain ha podido ceder a ciertas presiones de la prensa y si no ha firmado el "pool" franco-alemán, se ha honrado al no

despreciar esos motivos de orden sentimental y al tomar la decisión que ha tomado.

NUESTRA TRIPULACION

Gracias al teniente coronel Gama y a los pilotos del servicio técnico, que actuaron con diligencia y quisieron olvidar a veces que existen los domingos y los días de fiesta, pude al fin partir para Istres. Un ensayo con carga de quince toneladas, efectuado en 610 metros, dió fin con fortuna a las pruebas.

El 18 de mayo de 1934 estábamos por fin preparados para la acción.

Ibamos a poder partir para efectuar las travesías con el correo, el cual seguía siendo transportado en buques desde Natal a Dakar. Esos buques han realizado un trabajo magnífico. El espíritu del correo y una conciencia profesional elevada han animado durante cuatro años a sus oficiales y tripulaciones. Una noche, durante una tempestad, uno de ellos desapareció: cuarenta hombres ocuparon un lugar oscuro en el martirologio de nuestra línea. Quiero recordarles. Todos ellos merecen, vivos y muertos, el homenaje de sus camaradas aviadores y el reconocimiento del país.

El "Arc-en-Ciel" se hacía avión de línea y necesitaba una tripulación también de línea. Resolví formarla con Dabry, oficial de ruta y segundo piloto; Gimié, radiotelegrafista, y Collenot, mecánico.

Dabry, capitán de larga carrera, entonces teniente

de navío de la reserva, había entrado en la línea como oficial de ruta entre Marsella y Argel. Fué mi compañero en 1930. Después ha estado encargado de la navegación aérea y de la organización meteorológica de la línea de la América del Sur. Su valor era una de las mejores garantías de éxito para la tripulación que debíamos constituir.

Gimié fué igualmente mi compañero en 1930. Radiotelegrafista en la línea de Marsella a Argel, después inspector, siempre piloto de la línea de Casablanca a Dakar, su fidelidad a toda prueba, sus cualidades profesionales no podían justificar mejor su designación.

En cuanto a Collenot, nuestro mecánico, solamente con emoción infinita, con una pena profunda, puedo pronunciar su nombre en este lugar. Collenot fué, durante nueve años, mi mecánico y uno de mis amigos más queridos.

Más de tres mil horas vividas en la línea, el uno junto al otro, cuatro días en la soledad de los Andes, donde su valía profesional proveyó las únicas probabilidades de despegue que podían salvarnos, después la travesía de regreso del "Arc-en-Ciel" en 1934, en la que, durante algunas horas, deslizándose entre los cilindros del motor cuyos radiadores habían estallado, consiguió cerrar el escape de agua, y tantos otros recuerdos que no puedo citar aquí, me habían unido a él con todo mi afecto y toda mi confianza.

Encontró la muerte en la desaparición del hidroavión "Ciudad de Buenos Aires", juntamente con Ponce, Marais, L'Hotelier y Barrère, jefe de explota-

ción. Le lloro como a uno de los seres más caros a mi vida. Los pilotos me comprenderán bien. Me parece que es algo de mí mismo lo que ha muerto con él, pues tanto nos habían unido el uno al otro nuestra vida en común y los peligros. Era bueno, sincero y abnegado, como lo son todos nuestros mecánicos, pero tenía esa fe y esa luz que no se encuentra sino entre los escogidos.

No podía imaginarme que podría alejarse de la vida sin mí.

No se me hable de las diferencias de clase y de formación que pueden existir entre dos hombres. No existe más que una jerarquía social, la del valor y la honestidad moral. Cuando dos hombres lo poseen, hablan la misma lengua simple y verdadera y no pueden sino amarse fraternalmente, comprenderse y no envidiarse jamás. Conozco esta única verdad y odio a quienes por su egoismo, su falso amor propio o su sectarismo de malos pastores, hacen que los hombres se desprecien y odien, con el pretexto de que no tienen la misma formación y no pertenecen a la misma clase social.

Odio todavía más ese estado de espíritu desde que perdí a Collenot.

La armonía que debía reinar entre la tripulación que organizamos, en la cual cada uno de nosotros debía renunciar un poco a su personalidad para no pensar sino en la empresa común y en el éxito de una obra que todos estábamos igualmente orgullosos de realizar, fué, puedo decirlo, nuestra más bella recompensa.

PREPARATIVOS

Salimos de Marsella el 18 de mayo, para ocupar nuestro lugar en San Luis del Senegal.

Salimos a las 5 de la mañana y aterrizamos en Casablanca nueve horas después. Una media de 200 kilómetros por hora. Viaje sin peripecias. Al día siguiente salimos de Casablanca a las 5. Pasado Agadir, viajamos sobre las nubes, a 1.500 metros de altura, sin ver la tierra, hasta Villa Cisneros. Pasamos sobre Port-Etienne.

En ese momento la temperatura subió bruscamente de los 25 a los 32 grados. Estábamos a 1.800 metros de altura. La temperatura de los motores se elevó proporcionalmente.

Decidimos descender. A 200 metros encontramos una temperatura normal. Aterrizamos en San Luis del Senegal, después de once horas y 35 minutos de vuelo, a una media de 210 kilómetros por hora.

Era sábado. La partida estaba prevista para la noche del domingo al lunes, hacia las 3 de la madrugada, a la llegada del correo de Europa que debíamos transportar a la costa del Brasil.

Collenot vino a verme por la tarde. Con su buen sentido, su conciencia profesional a toda prueba, me comunicó sus inquietudes. Temía no poder revisar en tan poco tiempo los motores y todos los detalles de la maquinaria. La temperatura, más elevada que lo que pensamos, no facilitaba el enfriamiento de los motores.

Decidimos postergar la partida y llevar el aparato a Dakar, donde había un hangar en el cual guardar el avión. Partimos para Dakar el domingo al mediodía.

A la llegada nos dimos cuenta de un escape de aceite bastante importante en el radiador de uno de los motores. Un examen nos reveló que un palastro de cabotage, en contacto con uno de los elementos del radiador, había provocado un lento desgaste, seguido de ruptura. Si hubiéramos partido como era nuestro deseo, habríamos tenido que regresar después de algunas horas de vuelo. Collenot tenía razón.

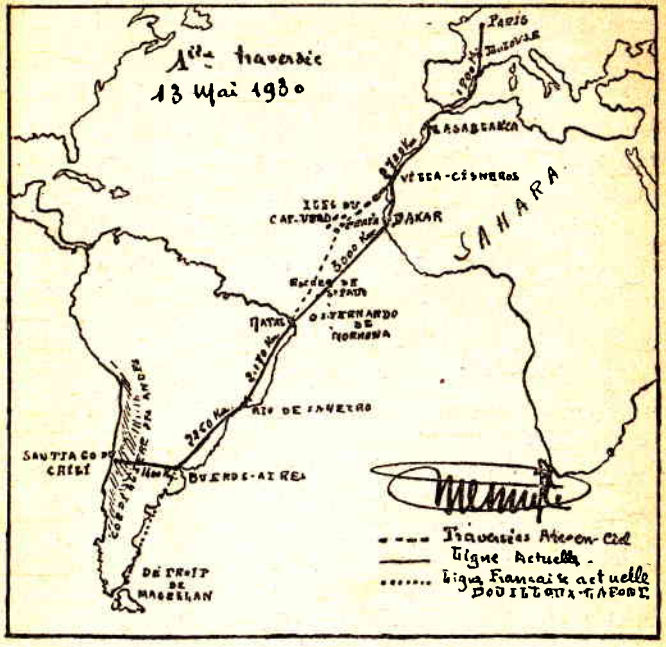
Como disponíamos de una semana antes del correo siguiente, Collenot, ayudado por Mariault, mecánico de la casa Couzinet, tuvo todo el tiempo deseable para examinar detalladamente el "Arc-en-Ciel".

La circulación del aire en el interior de los motores fué activada por medio de bocas suplementarias para la salida del aire caliente. Como el viaje de 1930 nos había enseñado, la preparación definitiva de un avión destinado a viajar entre el Africa y el Brasil debe hacerse en los mismos lugares donde ha de utilizarse. La semana que pasamos en Dakar estuvo lejos de ser una semana perdida.

Después de un viaje sin incidentes de Marsella a Dakar y de un vuelo de ensayo satisfactorio, abandonamos Dakar el 27 de mayo, para iniciar la travesía en San Luis.

Efectuados los abastecimientos de nafta y de aceite, habiendo probado la radiotelefonía en el curso del vuelo de Marsella a Casablanca y San Luis, y

estando finalmente todo preparado, no teníamos más que esperar al correo de Francia, que había salido de Toulouse a las 5 de la mañana.



Mapa de la línea París-Santiago de Chile, dibujado por Mermoz.

PARTIDA

28 de mayo, a las dos de la mañana (hora de Greenwich) en San Luis.

El correo de Francia, piloto Durand, radiotelegrafista Macaigne, acaba de llegar.

La correspondencia de la A. O. F. es puesta apar-

te; la destinada a América es colocada a bordo del "Arc-en-Ciel". Los tres motores son puestos en movimiento y ensayados por Collenot: todo está bien

Estrechamos las manos de los que quedan, abrimos las llaves del gas y unos instantes después se oye el rugir de los Hispanos.

El *Arc-en-Ciel* toma rápidamente velocidad y, sin una sacudida, los 15.400 kilogramos de peso se elevan antes de llegar al abalizamiento de la extremidad norte de la pista. Son las 3 de la mañana.

Cinco minutos después de la partida la altura es de 300 metros y los motores han sido reducidos a un régimen de crucero: 1.720 revoluciones.

El cielo, claro a la salida de San Luis, se hace brumoso hacia Dakar. A las 4 percibimos a través de un claro el faro de Cabo Verde. Las masas de bruma se espesan y las cruzamos a una altura de 700 metros.

NOTICIAS DE CODOS Y ROSSI

A las 5, Gimié recibe por onda corta un mensaje de Toulouse. Nos anuncia que Codos y Rossi están en camino para California con el legendario R.A.L.C.C. La alegría es grande entre nosotros al saber que nuestros dos valientes camaradas vuelan sobre el Atlántico Norte.

A las 10, Gimié, que trabajaba desde hacía largo tiempo con el aviso *Air-France* V, pudo determinar el emplazamiento de ese navío. Tenía por misión estacionarse en un punto determinado para informarnos sobre la situación meteorológica y en el caso improbable de una avería, prestarnos socorro.

No pensábamos un sólo instante en una avería, pues la sonrisa de Collenot cuando volvió de inspeccionar los motores nos indicó que todo iba bien con respecto a los Hispanos.

Volábamos siempre a una altura de 700 metros.

Hacia las 10, el cielo, que no estaba sino parcialmente cubierto, se obscureció ante nosotros. El *Air-France V* nos anunció una tormenta con lluvia torrencial y rayos. Gimié nos mostró en su antena chispazos imponentes, lo cual no facilitaba mucho las transmisiones; se realizaron, sin embargo, de una manera impecable.

A las 11 horas debimos descender al ras del agua; una masa de nubes nos cerró la ruta; era demasiado elevada para poder volar sobre ella. En cuanto a atravesar la masa tormentosa de nubes, no pensamos en ello un solo instante, a pesar de mil horas de vuelo nocturno y de nuestro entrenamiento en el P. S. V.

Llovía a torrentes. Después de algunos ensayos hacia el Nordeste para encontrar una zona menos cerrada, conseguimos, al fin, a las 11.45, salir de la región tormentosa.

EL MENSAJE DEL "TONTON"

El viento, que era de E. N. E. antes de la zona tormentosa, pasó a ser de E. E. Habíamos dado ánimos a nuestro viejo amigo, el comandante Pinelli. Se angustiaba al saber, por medio de su radio, que volába-

mos entre granizadas. Nuestro "Tonton", como le llamábamos, nos prodigó palabras de consuelo, como las que Gimié nos comunicó con una sonrisa: "Valor, mis pequeños, yo os sigo con mi barco "full speed" . . .

El *Full Speed* del *Air-France V* —15 nudos— era un poco insuficiente al lado de los 115 nudos del Couzinet, pero supimos agradecer a nuestro "tonton" su abnegación y su afecto, que nunca han sido desmentidos.

ENCUENTROS

A las 13.25 volábamos sobre un soberbio velero, de cuatro mástiles, que navegaba con rapidez. La tripulación ya prevenida, se lanzó al puente y algunos subieron a la arboladura. Habíamos turbado fuertemente su quietud.

El tiempo, desde mediodía, era muy bueno pero, hacia las 15, al acercarnos a la isla de Fernando de Noronha, gruesas granizadas cayeron otra vez en nuestra ruta. A las 15.30 volamos sobre el paquebot italiano *Principessa Mafalda*, cuyo comandante era de una corrección perfecta; siguió nuestro vuelo por la radio con la mayor atención.

Desde las 16.15 hasta las 16.40 se reanudó el juego al escondite a través de las turbionadas de lluvia. Desde las 16 Gimié había relevado al centro radiogoniométrico del buque por la estación de Fernando de Noronha y desde las 17.30 por la de Natal.

Estábamos exactamente en la ruta. Todo iba bien.

NATAL

A las 17.45 cruzamos al aviso de la Compañía que venía de Natal con el correo de América para Francia. Con la fuerte marejada, nuestros camaradas marinos eran fuertemente balanceados y nosotros les compadecimos sinceramente, pues el *Arc-en-Ciel* proseguía suavemente su ruta hacia Natal.

Llegamos. . . Apenas habíamos aterrizado y Reine hacía ya rugir a su avión. Se disponía a llevar nuestro correo a Río de Janeiro.

Supimos a los dos días que su correo record había empleado 77 horas desde París a la costa del Pacífico. En todos los rostros se manifestaba el júbilo, desde el más humilde de los ayudantes hasta los veteranos mecánicos. "Es un correo magnífico. Con trabajos como éste tendremos unos 500 kilogramos de correo por semana. ¡La vida es bella!".

Tal era el tema de las conversaciones de todos aquellos veteranos que veían al fin que estaba en marcha "su línea de América". Esa satisfacción y ese optimismo que habíamos contribuído a proporcionar a nuestros camaradas y colaboradores eran nuestra más dulce recompensa.

PREPARATIVOS PARA EL VIAJE DE REGRESO

Decidimos regresar con el próximo correo procedente del Sur. Estábamos en plena época de las lluvias. En Natal el terreno arenoso estaba inundado en algu-

nos lugares. La pista de despegue, mal preparada, me parecía dudosa. Esperábamos una mejora del tiempo. El 3 de junio efectuamos vuelos de ensayo, que resultaron satisfactorios. El *Arc-en-Ciel* se condujo admirablemente. Collenot, ayudado por el jefe de talleres de la Air-France en Buenos Aires, el simpático Roube, pudo comprobar que el avión y los motores se hallaban en perfecto estado.

Hacia la caída de la tarde fueron revisados los compases y Collenot procedió a llenar los depósitos. Habíamos fijado la partida para las 2 de la madrugada, hora local (5 horas de Greenwich).

A media noche, con un tiempo magnífico, el *Arc-en-Ciel* se hallaba en la pista de partida. Ensayé los motores. Todo estaba bien. Los calces fueron retirados. El correo de Chile, de la Argentina, del Uruguay y del Brasil fué colocado a bordo.

Abrí las llaves. El avión no se movió al principio, luego se puso en marcha lentamente. En los primeros metros recorridos tuvimos la sensación de que el despegue sería laborioso. Contrariamente a lo que había ocurrido en San Luis, el *Arc-en-Ciel* no tomaba velocidad, aunque las tres manecillas de gas habían sido abiertas.

Así recorrimos seiscientos o setecientos metros a una velocidad que no excedía de 50 a 60 kilómetros por hora.

Viendo que el despegue era imposible, disminuímos la velocidad y en el momento en que el avión iba a quedar inmóvil, una rueda se hundió bruscamente en el suelo.

Paramos los motores y cuando descendimos del avión nos encontramos con que en el suelo había dos grandes surcos de cerca de 25 centímetros de profundidad.

Quedamos desconcertados por este contratiempo inesperado. El terreno parecía, en efecto, muy normal, pero a consecuencia de las lluvias torrenciales y particularmente excepcionales de aquel año (según las observaciones de la Oficina Meteorológica brasileña) el subsuelo se había ablandado mucho, lo que nadie había podido prever dada la buena apariencia de la superficie.

Al día siguiente tuvimos tiempo suficiente para comprobar que todo el terreno se hallaba minado por viejos hormigueros. Se habían hundido por la acción de las aguas infiltradas y habían originado pozos de dos y tres metros de profundidad.

Los aviones de gran tonelaje presentan un problema de estructura muy especial. Ruedas como las del *Arc-en-Ciel* ejercen, en efecto, sobre el suelo una presión de alrededor de tres kilogramos por centímetro cuadrado y muchos terrenos que son excelentes para los aviones que pesan cuatro o cinco toneladas, son mediocres y hasta malos para los de tonelaje más elevado. Una pista de macadam, análoga a la de Istres, nos hubiera permitido un despegue tan fácil como los precedentes.

Viendo que no podíamos partir inmediatamente, el correo fué trasladado al buque que se hallaba estacionado en el puerto de Natal y que zarpó inmediatamente en dirección a Dakar.

EN FERNANDO DE NORONHA

Durante el día pusimos a contribución los medios necesarios para dejar la pista en condiciones. La Dirección de Trabajos Públicos brasileña nos prestó una apisonadora y pudimos contratar la mano de obra suficiente. A pesar de realizar estos trabajos pensamos en utilizar el terreno de la isla de Fernando de Noronha, distante alrededor de 40 kilómetros de Natal.

El 14 de junio nos decidimos a ir a ver el terreno, acerca del cual teníamos referencias bastante optimistas.

Por la mañana, dos horas después de la partida de Natal, volábamos sobre la isla de Fernando de Noronha.

El terreno, que revisamos inmediatamente, nos pareció muy mediano. Había manchas de humedad en el suelo y los alrededores eran regularmente accidentados. Durante diez minutos recorrimos de un extremo al otro el terreno y después de haber pensado un instante en regresar inmediatamente a Natal, nos decidimos a descender.

En el sentido del viento había una colina inmediatamente delante del terreno. Detrás de esa colina encontramos una corriente ascendente que se oponía enérgicamente al contacto del *Arc-en-Ciel* con el suelo.

A pesar de un deslizamiento que terminó a algunos metros del suelo, nos largamos demasiado y nos dimos cuenta de que la cosa se ponía seria, pues el terreno terminaba a los 700 metros en un acantilado de 50 de altura a pico sobre el mar.

Después de una segunda tentativa, tan deportiva como la primera, logramos colocar las ruedas en el suelo; y nuestro aterrizaje, a pesar de los frenos, terminó en un cenagal en el que las ruedas se hundieron hasta el eje.

EL AUXILIO DE LOS PRESIDIARIOS

La pintura del *Arc-en-Ciel* desapareció bajo una capa de lodo líquido y nuestro pobre avión tenía en verdad una triste figura. Se trataba, sin embargo, de salir de allí.

Fernando de Noronha es el presidio brasileño del Estado de Pernambuco, y obtuvimos del director de la Penitenciaría que doscientos presidiarios se pusiesen a nuestra disposición.

Constituíamos evidentemente una gran atracción para ellos, que trabajaron con suficiente empeño. A las dos horas de esfuerzo, el *Arc-en-Ciel*, después de recorrer un centenar de metros por un camino de tablones, pudo rodar sobre un suelo más duro. Disponíamos de alrededor de 450 metros de espacio para despegar.

Nuestros tres Hispanos nos sacaron felizmente de allí y dimos un gran suspiro de alivio cuando nos vimos en el aire, sobre Natal, a donde llegamos una hora y cincuenta minutos después.

Nos era preciso esperar a que estuviera terminado el arreglo de la pista provisional.

PARTIDA

De acuerdo con la marcha de los trabajos, fijamos la partida para el 3 de julio.

Ese día, a las 4.32 de la madrugada (hora de Greenwich), llevando con nosotros el correo de América para Francia, despegamos a la primera tentativa. El tiempo se mostraba incierto, pero esperábamos que no se hiciera francamente malo. Estábamos a este respecto reducidos a simples hipótesis, pues, pese a lo que pueda afirmarse, la previsión del tiempo en el Atlántico Sur pertenece todavía al dominio puramente teórico.

A las 4.44 estábamos a dos millas al Este del faro del Cabo San Roque y tomamos la dirección de Dakar.

El cielo estaba cubierto en sus ocho décimas partes por cúmulos y cúmulo-nimbos, y un viento de S. S. E. a S. E., de 60 kilómetros por hora, aumentaba nuestra velocidad hasta los 240 kilómetros por hora. A las 5.19 sorteamos por el Oeste una tormenta particularmente violenta; a las 5.24 sorteamos otra hacia el Este. El cielo aparecía entonces completamente cubierto por nubes muy tormentosas.

MEDIA VUELTA

Nuestro rumbo según el compás era de los 70° a las 5.53 y nos desviamos hasta los 345° para ver si podíamos rodear un verdadero muro de nubes que se elevaban desde el ras del agua hasta 4.000 ó 5.000 metros de altura. Dados los remolinos violentos que

había que padecer entre aquellas nubes, que nos cerraban la ruta por Noroeste y Sudeste, decidimos dar media vuelta hacia Natal. La noche era muy negra, a pesar de la luna cuyo fulgor no nos llegaba. Eran las 6.10, hora de Greenwich. Después de haber atravesado numerosas tormentas, llegamos a las 8.36 al Cabo San Roque y a las 8.53 el *Arc-en-Ciel* se posaba en Natal con un peso de 13 toneladas sin haber vaciado la nafta.

A lo largo de la jornada nos llegó de Recife la noticia de que el Graf Zeppelín había tenido que permanecer durante treinta y dos horas entre Noronha y Recife a causa del mismo mal tiempo que nos había obligado a dar media vuelta. La comunicación por dirigible entre el Brasil y Alemania debía durar esta vez siete días.

El mes de julio se caracterizó en Natal por un tiempo particularmente malo: cielo cubierto en todas las altitudes, lluvias violentas con nubes muy bajas. Como la velocidad de crucero del *Arc-en-Ciel* nos obligaba a hacer dos horas de noche, y el tiempo, según los informes de los comandantes de marina, era malo en todo el recorrido, la partida fué postergada hasta julio, después de la luna llena.

DESPEGAMOS

El 31 de julio, a las 5.5, hora de Greenwich, partimos con destino a Porto Praia, Islas de Cabo Verde, y Cisneros. El despegue se efectuó normalmente, gracias a los trabajos realizados en la pista de Natal. Por otra parte, no siendo más que de 2.600 kilómetros la

distancia de Natal a las islas de Cabo Verde, en lugar de los 3.000 kilómetros hasta Natal, habíamos podido aligerar el avión en algunos cientos de kilogramos.

A las 6.40 volábamos sobre el islote de Rocas, situado al Oeste de la isla de Fernando de Noronha. La mar se arrojaba con violencia sobre los arrecifes. Hacia el Oeste, una banda de arena permite vivir a un único cocotero. En el islote hay un faro automático que se ilumina al ponerse el sol. Cada tres o cuatro meses un barco brasileño llega con el abastecimiento de combustible para el faro.

En el interior del arrecife circular hay una laguna de agua tranquila, de dos metros de profundidad y de más de dos kilómetros de largo.

Bajo la luna, la franja de espuma que bordea al arrecife y el espejo formado por el agua del lago contrastaban violentamente con la mar sombría. Era un espectáculo de magia.

A las 7, Gimié nos pasó la posición del hidroavión *Croix-du-Sud*, que había salido de Dakar y que se acercaba a las costas de América. La travesía del avión no había sido monótona, pues el radiotelegrafista anunció que habían tenido que evitar numerosas tormentas. Eso nos prometía una jornada laboriosa.

Hacia las 9 el cielo se despejó en parte y a las 9.4 una confrontación con la altura del sol nos indicó que avanzábamos a la izquierda de nuestra ruta y con un retraso de 200 kilómetros.

Decidimos desviarnos ligeramente hacia el Este, a fin de volver al camino de los navíos que van de San

Vicente de Cabo Verde a Fernando de Noronha y la costa del Brasil.

A partir de las 13 encontramos de nuevo grandes tormentas de lluvia. Aquel sería el tiempo que nos iba a acompañar hasta Porto Praia.

A las 19 percibimos la isla de Fogo, cuyo pico volcánico se dibujaba a más de 3.000 metros de altura. A las 19.15 volamos sobre un pequeño velero y algunos instantes después sobre un buque de carga que navegaba hacia el N. E. Fueron los únicos navíos que encontramos en toda la travesía.

UN EXITO DE CURIOSIDAD

A las 19.30 volamos sobre el puerto de Praia y a las 19.40, después de una vuelta sobre la pista, aterrizamos en el terreno preparado por nuestra Compañía. Nuestro avión era el primero que se posaba en la isla, y gracias a ello obtuvo un éxito de curiosidad por parte de los portugueses y una multitud de negros desnudos que habitan en la isla de Sao Thiago.

Primero de agosto: efectuado el abastecimiento de nafta y de aceite, partimos de Praia a las 2.17 para Villa Cisneros, en el Río de Oro Español, primer punto de contacto con la costa africana.

A las 3 el cielo se cubrió de nubes bajas y tuvimos que volar sobre ellas con sólo los instrumentos hasta Port-Etiénne, que divisamos a las 8.18. Tuvimos que descender a ras del agua, pues soplaba un N. E. de 500 metros de velocidad. Eramos sacudidos con violencia

y pasamos sobre numerosas embarcaciones de pesca que habían tenido que refugiarse en las ensenadas de la costa.

A las 9.17 volamos sobre el cabo Barbas.

Habíamos volado, sin saberlo, sobre el aviador inglés Smith, quien, habiendo partido de Port-Etiénne para Villa Cisneros tuvo una avería en su Comper. El avión, dañado al aterrizar, fué abandonado por su piloto, al que debíamos alcanzar en Villa Cisneros. Tuvo que hacer 90 kilómetros a pie para llegar a Port-Etiénne.

A las 10.36 descendimos en Villa Cisneros, donde encontramos a Guerrero, Maret y Courson, que, con el Laté 28 llegado de Dakar, llevaron inmediatamente nuestro correo a Francia.

Las cartas partidas de Río de Janeiro el domingo fueron distribuídas en París en la mañana del jueves...

CAPÍTULO VIII

OTROS VIAJES DEL "ARC-EN-CIEL"

Otros viajes siguieron a esa primera comunicación postal del *Arc-en-Ciel*.

El 2 de septiembre de 1934 salimos de Casablanca a las 5 de la mañana para nuestro segundo viaje postal.

Tripulación: Clavère, oficial de ruta; Gimié, radiotelegrafista; Collenot, mecánico; Cavailles, segundo mecánico; y el constructor, nuestro amigo Couzinet.

Fué un viaje sin peripecias hasta Villa Cisneros, donde aterrizamos después de seis horas y cuarenta minutos de vuelo.

El correo de Europa a América partió la misma mañana de Toulouse y no llegó hasta la medianoche. Tuvimos, por consiguiente, el tiempo necesario para revisar el aparato antes de cubrir en un solo vuelo la primera etapa transatlántica de 1.300 kilómetros que nos separaba de Porto Praia.

Collenot y Cavailles no se durmieron. La revisión del aparato y de los motores, así como de los 4.600 litros de nafta y 200 de aceite que había que meter en los depósitos, necesitaron las seis horas de que disponíamos antes de la partida.

El correo, llegado a media noche, nos trajo un pasajero más, M. Foá, director de Explotación de la Air-

France, pasajero de peso, en verdad, ya que sus 120 kilos habían de agregarse a los 130 de correspondencia que debíamos transportar.

Yo estaba conforme con que todos los pasajeros se embarcasen hasta Praia. Pero la segunda etapa del recorrido sería necesario que uno de los dos, el nuevo pasajero o M. Couzinet, quedase en tierra. Para poder despegar en Praia, no debíamos descuidar la menor cosa, ni siquiera un aligeramiento de cien kilogramos.

A las 5 de la mañana partimos de Villa Cisneros para Porto Praia y cinco horas y cuarenta minutos después de nuestra partida volábamos sobre la primera isla de Cabo Verde, Boa Vista.

Media hora después divisamos la isla de Maio, donde habían preparado un terreno para que aterrizáramos el lamentado Charles de Verneilh y yo, a bordo del Couzinet Biarritz, en 1932.

Después, Porto Praia. Habíamos hecho una media de 200 kilómetros. El Graf Zeppelín se hallaba por aquellos parajes, en ruta para la América del Sur, a 200 kilómetros al Norte de Praia.

El barco del comandante Pinelli, el *Air-France V*, nos recibió en la rada como de costumbre, con prolongadas pitadas de sirena. El aterrizaje fué normal.

Collenot y Cavailles tuvieron apenas el tiempo indispensable para comer y ponerse al trabajo.

A bordo del *Air-France V*, oasis reconfortante, tan acogedor, tan amistoso, terminamos la jornada. Por la noche hubo una alegre comida a bordo. El comandante Pinelli se sentía dichoso y cantaba. Nosotros acompañábamos a coro todos los aires de un provencial fonógrafo. A las 21 todo el mundo fué a dormir sobre el puente, extendidos sobre colchones, de cara a las estrellas.

A las 3 de la madrugada, todos arriba. Después de una discusión entre nuestros dos pasajeros en competencia, Couzinet cedió su lugar a M. Foá. Tomamos el único taxímetro de Praia, cuya lentitud nos hacía correr el peligro de comprometer la hora señalada la víspera para la partida, y llegamos al campo...

El alba blanqueaba el horizonte. Los tres motores se ponían en marcha lentamente. Hicimos un pequeño ensayo y una vez apartados los calces, las ruedas de nuestro aparato abandonaron a los 850 metros el suelo de Porto Praia.

Buen tiempo, mar en calma. Después de tres horas de vuelo, pasamos, esquivándola, la zona tormentosa. Seguía el buen tiempo.

Pasamos sobre el *Bentini*, anclado en San Pablo, y sobre Noronha. El viento S. E. nos impulsó un poco. Cruzamos con el *Croix-du-Sud*, que seguía la ruta de Dakar y con el que cambiamos algunas señales de saludo. Volamos sobre la isla de Rocas, cuya laguna aparecía como un espejo de vidrio pulimentado. Manteníamos una altura de 100 metros.

Después la costa apareció cubierta de nubes tormentosas. Divisamos Natal, y el "retiramos la antena" fué lanzado a todas las estaciones.

Después de 13 horas y 20 minutos de vuelo, descendimos en Natal.

Trás una permanencia de tres semanas en Río de Janeiro, donde, de acuerdo con la Compañía Air-France, procuré obtener los permisos para la construcción de aeródromos en Natal y Noronha, tomamos el camino de regreso.

Por mi parte, acepté el ofrecimiento de la Lufthansa; con una amabilidad deportiva que le agradezco, me propuso ocupar una plaza en el Graf Zeppelín hasta Recife. 2.200 kilómetros sin incidentes a una velocidad media de 70 kilómetros por hora. En ese viaje tuve el placer de ponerme en contacto, de conocer y de apreciar buenos tipos de hombres escogidos, verdaderos apóstoles del más ligero que el aire.

El 25 de septiembre, a media noche, estábamos de nuevo dispuestos para partir.

Nuestra tripulación se había enriquecido con una nueva presencia amiga: la de M. Guillaumet, tan popular en la América del Sur, por todo lo grande y bello que había realizado en la Cordillera de los Andes y que, según espero, será conocido pronto en Francia como lo es ya en América del Sur y como lo fué en Casablanca, Dakar y los Andes. Estábamos muy contentos de dar un lugar a Guillaumet, quien vino a nosotros con toda su franca simplicidad y tranquilo coraje.

A la 1.30, el *Arc-en-Ciel*, cargado con 8.000 litros de nafta y 130 kilogramos de correspondencia, despegó una vez más de la pista de Natal en dirección a Praia.

Sufrimos algunas sacudidas. La altura era de 200 metros. Esquivamos una gran tormenta que apareció ante nosotros. La noche era bastante clara, con una luna bastante simpática. Pasaron cuatro horas.

En el momento de entrar en la zona tormentosa divisamos un buque de carga. Se desencadenó una lluvia torrencial durante 35 minutos. Volábamos a una altura de 50 a 100 metros. Relámpagos... tormentas...

Nuestra velocidad media era de 218 kilómetros por hora desde nuestra partida. Estábamos a 600 kilómetros de Porto Praia. Seguían las tormentas y conservábamos la misma altura. El viento cambió al N. E. La mar, ahora agitada, indicaba que íbamos entrando en la región de las islas.

Divisamos una vez más el perfil recortado de las montañas de Praia. Hacía trece horas y diez minutos que habíamos salido de Natal cuando aterrizamos.

Encontramos a nuestro segundo mecánico Cavailles, así como a la muchedumbre oscura y medio desnuda de los grandes días.

Había un escape en el radiador izquierdo. Collenot y Cavailles lo repararon y después llenaron los depósitos.

A las 22.30, hora local, partimos en medio de la noche y de una verdadera nube de polvo en dirección a Port-Etiénne. Volamos sobre la isla de Maio a 700 metros de altura. A los 1.200 metros volamos sobre una alta mar de nubes. El cielo estaba estrellado, pero brumoso. La visibilidad era cada vez peor a medida que nos aproximábamos a la costa.

El pilotaje mediante los instrumentos se convirtió

en un placer. Las estaciones de Port-Etiénne y de Villa Cisneros nos anunciaron un fuerte viento a cualquier altura. La mar de nubes se encendió con relámpagos...

Algunas luces de navíos. Después los faros y las luces del faro aéreo de Port-Etiénne ante nosotros... Decidimos aterrizar.

A las 3 de la madrugada, hora local, descendimos delante del hangar desvencijado de la estación postal más avanzada del Marruecos francés.

Nuestro correo, transportado por Parizot, estaba ya en camino de Francia. Otra vez un transporte aéreo de correspondencia tardaba cuatro días entre Santiago y París.

UNA VEZ MAS

En Villa Cisneros decidí salir con el primer correo. En efecto, una misión brasileña me esperaba en Natal para trasladarse conmigo a la isla de Fernando de Noronha y estudiar allí las posibilidades de un aeródromo para vuelos transatlánticos. Regresaríamos a los cinco días.

Collenot, padre de un bebé de un año, que esperaba otro antes de un mes, no era de los más satisfechos al principio, pero su amistad, su abnegación tan comprensiva, le habían puesto al trabajo al minuto siguiente.

Para no perder tiempo, partimos, con un avión de línea al día siguiente por la mañana, en dirección a Dakar, para ver allí el edificio en construcción para oficinas del correo. Trabajo magnífico que hace honor

al gobernador general de la A. O. F. y a sus realizadores. Tuvimos algunas conversaciones con estos últimos para arreglar los detalles definitivos.

El domingo 30 de septiembre estábamos de nuevo en nuestro puesto, prestos para partir. Guillaumet hizo su primer ensayo de volar solo en el *Arc-en-Ciel*. A media noche, Guerrero aterrizó con el correo de Europa.

A las 4.30 de la madrugada, el *Arc-en-Ciel* partió en dirección a Praia.

Tiempo tormentoso, algunos coletazos de tornado nos sacudían con violencia. El tiempo se hacía cada vez peor. Nos dirigimos hacia el oriente y una línea de nubes bajas y tormentosas nos cerró el camino. La mar estaba cada vez más gruesa. El viento blanqueaba con violencia la cresta de las olas.

Cambiamos de rumbo en busca de una mejoría que nunca alcanzamos. Era preciso decidirse. Tomamos nuestra verdadera ruta y descendimos. Abordamos la zona de perturbación a 50 metros de altura. Remolinos violentos, lluvia torrencial...

A nuestra derecha percibí una costa, la isla de Boa Vista. Seguían las tormentas. Volamos sobre la isla de Maio, un gran turbión cerraba el camino de Praia; nos quedaban 30 kilómetros de vuelo. Dí un rodeo. Praia nos anunció sucesivamente: cielo claro, después cielo cubierto, luego proximidad de una tormenta y, en fin, lluvia y ráfagas de viento.

Divisamos entre un desgarrón de nubes los acantilados de 80 metros de altura que rodean al puerto de Praia. Descenso rápido. Aterrizamos bajo una lluvia

torrencial a las 3, hora local, después de 6 horas y 35 minutos de vuelo efectivo.

Fijamos la partida para el amanecer del día siguiente. Collenot y Cavailles trabajaron bajo la lluvia. A las 4 de la madrugada estábamos dispuestos para una nueva salida. El tiempo mejoraba. Los motores estaban en acción. Todavía era de noche. Collenot percibió un fulgor en el motor lateral derecho, y una rápida inspección le permitió darse cuenta de que un cilindro se había tragado una de las válvulas de aire comprimido y que no la había podido digerir. Era preciso postergar la partida.

Con suerte en su trabajo, Collenot pudo extraer del cilindro la válvula recalcitrante sin graves complicaciones. Al día siguiente, a la misma hora, realizamos los ritos tradicionales de la partida.

El *Arc-en-Ciel* partió para su séptima travesía.

Las tormentas habituales, algunos buques en el camino, la misma ruta impecable gracias a la habilidad de Gimié, que se servía de su cuadro goniométrico de a bordo como Ingres de su violín. Pasamos una vez más sobre la isla de Rocas y volamos a 50 metros sobre su único cocotero, la casa del viejo guardián del faro y el espejo blancuzco de la laguna interior.

El mismo espectáculo, siempre emocionante, de la aparición de una línea amarilla o gris que materializa el horizonte y que es la costa.

El mismo aterrizaje, la misma buena sonrisa de Dabry, jefe de la base de Natal, que nos recibió con emoción.

Hacía 13 horas y 35 minutos que habíamos abandonado Praia. Dupont, piloto de la línea de la América del Sur, salía ya para el Sur.

El mismo día, a las 10 de la noche, nos embarcamos Guillaumet y yo con la misión brasileña y el representante de la Air-France para Fernando de Noronha. Llegamos de día y a la hora fijada ocho días antes.

Durante la octava travesía del *Arc-en-Ciel*, el teniente coronel Davet viajó con nosotros. Hizo todo el viaje desde Natal. Su simplicidad, su entusiasmo reflexivo y clarovidente, su sana franqueza espontánea y vibrante de hombre de acción, tan dispuesto a la lucha como nosotros mismos, nos unió a él con los lazos de una amistad profunda, doblada de admiración.

Antes de llegar a las conclusiones que se pueden sacar de estas travesías postales del Atlántico Sur por el *Arc-en-Ciel* tengo que referirme a algunos detalles.

Se ha hecho del piloto de línea que yo soy el campeón de una fórmula y quién sabe si también el representante de una marca de aviones... A Dios gracias, no soy ni quiero ser lo uno ni lo otro. Soy simplemente, y quiero firmemente seguir siéndolo, el realizador de una idea, con el buen sentido adquirido y reforzado por una experiencia que he tenido que renovar diez veces.

Para que podamos mantener un esfuerzo nacional por encima de todas las políticas y de todas las polémicas, pienso que no debe haber ni guerra de fórmulas ni querella de intereses particulares. Todo eso no puede, en ningún caso, interesarnos.

Ciertas gentes que tienen un sentido aeronáutico más

administrativo que realista, y otros que no hacen más que aviación casera, quieren tratar la cuestión del Atlántico Sur sin conocerla y, lo que es peor, sin comprenderla. Ponen frente a frente al hidroavión y al avión, y especulan sobre las ventajas de uno o de otro. Riñen una batalla deportiva que no les apasiona, porque son incapaces de experimentar una pasión sana, y ven en ella la posibilidad de no actuar por temor a las responsabilidades.

Para mí, como para mis camaradas, que somos hombres sanos y sencillos, nada de todo eso existe. Amamos la lucha, es verdad, pero de otra manera...

El comandante Bonnot, a la cabeza de una tripulación escogida, ha realizado con éxito cuatro travesías del Atlántico Sur en el hidroavión *Croix-du-Sud* y nosotros no deseamos sino rendirle a él y a sus compañeros el homenaje amistoso que merecen. Nosotros hemos realizado con éxito seis travesías postales del Atlántico Sur con nuestro avión *Arc-en-Ciel* y deseamos simplemente oir decir que la aviación francesa ha realizado un total de diez travesías postales del Atlántico Sur.

En este plan únicamente pueden resultar interesantes las discusiones de fórmulas para el porvenir. De otro modo, todas estas comunes victorias no son sino fracasos lamentables. Pienso que tenemos ya bastantes dificultades por resolver con las competencias internacionales, para aumentarlas con discusiones internas deprimentes y estériles.

Dicho esto, puedo exponer mi idea, cuya base es la siguiente: se trate de avión o hidroavión, la rapidez

será el único factor esencial de la seguridad y de la regularidad para las travesías aéreas postales del Atlántico Sur.

Sobre este tema tampoco abriré polémica... Es una tesis que yo defiendo simplemente, como es la de un gran número de mis camaradas de línea. Volveré a tratarla en otro capítulo. Permite, por de pronto, evitar los vuelos de noche en las zonas tropicales, con frecuencia tormentosas, particularmente en ciertas épocas del año. Creo, además, que los correos aéreos deben ser cada vez más rápidos, que los 150 kilómetros por hora son una velocidad postal ya caducada y que en este orden de ideas toda explotación debe estar subordinada a la mayor rapidez económica.

El avión está, y seguirá estándolo durante mucho tiempo, a la cabeza del progreso aeronáutico. Un avión multimotor construído razonablemente no deberá sufrir atascos que le obliguen a descender. Será capaz de volar con toda la carga con uno de los motores parado. Podrá sufrir modificaciones para darle, en caso de avería excepcionalmente grave, las cualidades de flotación de una buena balsa. Recordemos al Hunkers portugués, cuya tripulación fué recogida al cabo de ocho días flotando en el Atlántico Norte, y al avión de Haussnet, que fué salvado después de tres semanas de busca, y algunos otros amerizajes involuntarios que pudieron realizarse normalmente sin capotar.

Los depósitos de nafta y de aceite vacíos, sólidamente colocados, ya en las alas ya en el fuselaje, ¿no constituyen volumen de flotación suficiente? Pero dejemos estas consideraciones...

Para una explotación por medio de aviones terrestres he pensado desde hace tiempo en utilizar las estaciones de emergencia del Atlántico Sur. Con esta finalidad han sido preparados los terrenos.

A 300 kilómetros por hora harían falta poco más de siete horas para ir de una isla a la otra. Las informaciones meteorológicas y radiogoniométricas costeras permitirían el vuelo de noche con seguridad y sin graves peligros desde las islas al Continente.

Para llegar a ese resultado ha sido preciso luchar mucho. Desde 1930, nada habíamos hecho. Ahí está el hundimiento, todavía injustificado, de la Aeropostal; ahí la indiferencia, y diría la hostilidad evidente, de los servicios oficiales empeñados en destruir una obra que tenía a sus ojos el defecto de ser probablemente demasiado francesa; una incomprensión total y un desconocimiento completo del interés que tiene para Francia esta línea que ha dado, hasta comienzos de 1933, una media de 27 millones de ingresos anuales, la mitad de los ingresos de la aviación comercial francesa, por el porvenir de la cual cerca de un centenar de pilotos, radiotelegrafistas y mecánicos se han sacrificado y se ha gastado tanto dinero. Hay una falta de dignidad y de amor propio nacional con respecto a los países sudamericanos que aman de verdad nuestra cultura y a los cuales hemos dado tantas veces la ocasión de decir: "Los franceses saben crear, pero no saben mantener lo creado"...

En resumen, este estado de espíritu y este estado de cosas al mismo tiempo, hacían entrever, todavía hace

poco tiempo, unos resultados fatales para la suerte de la línea francesa a la América del Sur.

Hemos dado un paso adelante, hemos ganado un poco del tiempo perdido, es verdad. Podemos recuperarlo por completo. Basta con quererlo. A uno de los pilotos alemanes de los hidroaviones lanzados con catapulta desde el *Westphalen*, que vino una tarde de partida a Natal para pedirme que pensase en el "pool" franco-alemán, le respondí: "Hay todavía franceses que prefieren la dignidad del peligro corrido y aceptado, a la cobarde pereza de no actuar. Ustedes hacen un esfuerzo, nosotros debemos hacer el nuestro; pues no podemos admitir que seamos inferiores a ustedes".

Sentimentalidad ridícula, puede ser. Pero a nosotros, los pilotos de línea, no nos interesan las cuestiones de política internacional. No deseamos sino conocer la lealtad de nuestras luchas, nos atenemos simplemente a lo que creamos con todas nuestras fuerzas, con toda nuestra sangre y no podemos envidiar más que la satisfacción del deber cumplido.

CAPÍTULO IX

LA EXPLOTACION DE LA LINEA

Así, de mayo a septiembre, cumplimos ocho travesías postales.

La mayoría tuvieron su punto de partida en Villa Cisneros, en la costa de Marruecos, y pasaron por Porto Praia, en las islas de Cabo Verde, hasta Natal. Al mismo tiempo, el comandante Bonnot y sus compañeros de tripulación cumplieron seis travesías postales en el hidroavión *Croix-du-Sud*.

A bordo, siempre los mismos compañeros fieles, los mismos amigos de los viajes precedentes.

Dabry, oficial de Marina de la reserva, mi oficial de navegación, que me dejó después de dos travesías para ocupar su puesto de jefe de la base naval de Natal.

Clavere, que le reemplazó durante las otras seis travesías, contaba tres años de navegación como comandante de aviso y encontró la muerte en el correo que llevaba Depecker de Río de Janeiro a Natal.

Gimié, el compañero fraterno de todas las buenas y las malas horas, radiotelegrafista perfecto y lleno de valor, que no me abandonó nunca.

Y, finalmente, Collenot, mi viejo Collenot, caballero de la Legión de Honor, con tres mil horas de vuelo y diez travesías del Atlántico Sur.

DOS PESOS, DOS MEDIDAS

Catorce travesías postales han sido cumplidas por el *Arc-en-Ciel* y el *Croix-du-Sud*.

El hidroavión *Santos Dumont*, con Bossoutrot y Givon, el navegante Xonet, el radiotelegrafista Néri y el mecánico Richard, que contaba con más de treinta travesías, entró en liza. El *Centaure*, cuatrimotor Farman terrestre, llegó igualmente a Dakar con Guillaumet, quien me había acompañado en mi último viaje en el *Arc-en-Ciel*. Guillaumet: ¿quién no le conoce?; obtuvo el récord de vuelo sobre la Cordillera de los Andes con cerca de doscientos pasajeros y ocupa el segundo lugar por sus travesías del Atlántico.

La Air-France decidió comenzar un servicio regular aéreo en su cincuenta por ciento. Fueron encargados tres nuevos hidroaviones Latecoère.

En diciembre de 1935 nos entregaron las máquinas e inauguramos un correo aéreo en el ciento por ciento. El correo transportado, que era de 130 a 170 kilogramos, alcanzó rápidamente de los 250 a 280 kilogramos.

En el último febrero, el hidroavión *Ville-de-Buenos Aires* uno de los tres nuevos aparatos, desapareció bruscamente. El director de material, Serré, y yo descendimos con el tercer hidroavión de la serie, el *Ville-de-Santiago*.

Luchando con un tiempo muy malo a la salida de Kenitra, había veces que yo no me sentía dueño de la máquina. Se produjeron en las alas alteraciones de las que podíamos darnos cuenta a simple vista. Sin embargo, los aparatos, que nos habían sido prestados por el Estado y eran controlados por la Marina, debían ser idénticos en su construcción al *Croix-du-Sud*, el cual dió pruebas de resistencia y de solidez. La Air-France no tenía el derecho de fiscalización.

¿Qué ocurría? Una vez examinada, la máquina revelaba modificaciones esenciales y profundas; la construcción había sido simplificada y debilitada. Después se setenta y cinco travesías aéreas, el correo transatlántico, aéreo en un ciento por ciento, tuvo que ser provisionalmente interrumpido.

¿De quién era la culpa? ¿Por qué esa falta de fiscalización que permitía la explotación con un aparato que parece el mismo y que no lo es y que ni siquiera ha sufrido nuevos ensayos de resistencia estática? ¿Por qué esa simplificación voluntaria de una construcción en serie para un material de trabajo excepcional? ¿Por qué cierta fiscalización técnica es impuesta tiránicamente a algunos constructores y no a otros?

COUZINET

Esto me lleva invariablemente a recordar las historias técnicas del *Arc-en-Ciel* y de Couzinet.

El *Arc-en-Ciel* tenía cuatrocientas o quinientas horas de vuelo; había realizado un viaje de París a Buenos Aires ida y vuelta, otro de París a Río de Janeiro ida y vuelta y diez travesías del Atlántico, en una época en que era la primera y única solución. Ahora bien; a principios de 1936 fué desmontado, para ser enterrado en el cementerio de los trastos viejos. Su constructor, que fué un verdadero precursor —construyó su primer *Arc-en-Ciel* en 1927, pero cuyas concepciones han chocado con los viejos prejuicios y lugares comunes— vivió penosamente, con su fábrica cerrada, sin pedidos de material y recomenzó a trabajar lentamente en un hangar de Le Bourguet, promovido al papel embrionario de arsenal del Estado.

¿Cómo explicar estos errores? Casi todos los ingenieros oficiales y muchos de los viejos constructores habían juzgado que las concepciones de Couzinet eran descabelladas y conducirían a la catástrofe. Esta opinión arraigada en sus espíritus les hizo unirse para impedir, por los medios más diversos, que construyese sus aviones y luego que los hiciese volar. Los ministros tomaron parte en el complot. Couzinet no hubiera podido construir nunca el *Arc-en-Ciel* y el *Biarritz*, que voló hasta Nueva Caledonia y experimentarlos, si no hubiera hallado en el pueblo de Francia algunos centenares de idealistas que tuvieron fe en sus concepciones y que le aportaron su dinero para que las pudiera realizar.

Couzinet, ingeniero de treinta años, probó que sus concepciones eran sanas y que sabía realizarlas,

pero sus adversarios no cejaron. Tenía dos faltas: era joven y honesto. Con estos defectos, la capacidad no puede abrirse camino en nuestra época.

Tengo que asociar, con un sentimiento de gratitud, el nombre de Couzinet a la obra de que vengo hablando. Por otra parte, estoy seguro de que llegará un día en que se pondrá en la picota a quienes se encarnizan contra los valores jóvenes y dinámicos, solamente porque perjudican a sus intereses, a sus principios y a sus concepciones estrechas y anacrónicas.

LA EXPLOTACION DE LA LINEA

En esta historia de la línea de Francia a la América del Sur he procurado hacer entrever a los lectores, al lado de los hechos y de los hombres que la honran, cierto aspecto dudoso de la lucha sorda y continua que se libraba y se libra todavía alrededor y en contra de ella. No hay necesidad de decir que sus adversarios son siempre los mismos y que las razones, naturalmente, son políticamente internacionales.

El mismo representante del Estado en el Consejo de Administración de la Air-France, de quien he hablado hace un momento, declaró en una conferencia: "Esta línea cuesta muy cara. ¿No hubiera sido mejor gastar el dinero que nos cuesta en un sector más interesante para nosotros? Tanto más cuanto que no estamos en el caso de los alemanes, que tienen en la América del Sur una colectividad importante".

La línea ha costado cara, es verdad, pero el Estado

ha querido que así sea. Por otra parte, si se han gastado algunos centenares de millones, no han sido extraídos de las cajas del Estado y M. Bouilloux-Lafont es el único que ha sabido lo que ha costado la empresa.

Pero no es cierto lo que se dice, de ninguna manera es cierto y he aquí las cifras para demostrarlo. Pido perdón por ello, pero es necesario exponerlas. A comienzos de 1936 eran transportados de Europa a América 200 kilogramos de cartas aéreas y 250 de América a Europa. En el transcurso de los meses de enero y febrero hubo un millón de ingresos suplementarios con respecto a los meses de enero y febrero de 1935.

Se pueden calcular los ingresos de la línea de Toulouse a Buenos Aires y Santiago de Chile en 42 millones de francos anuales.

El total de las subvenciones llegó a 51.000.000 de francos en marzo de 1936. Cuando escribo estas consideraciones la explotación de la línea nos cuesta francos 56.000.000. Es decir, que de los 93.000.000 que entran en las cajas de la Compañía Air-France queda un sobrante de 37.000.000. Basta hacer una simple substracción para comprender que con 14.000.000 de francos de subvención la línea puede vivir y que, organizando una explotación económica y previendo un aumento de los ingresos, el déficit puede ser cubierto por completo.

Si se encara la organización de una línea de pasajeros, se puede alcanzar y aun sobrepasar esas cifras, pues nos enfrentamos con problemas de grandes tone-

lajes y los fletes aéreos serán cada vez más caros, como los fletes marítimos. El prestigio es necesario, pero cuesta caro. Pero ante todo no hay por qué preocuparse de que pueda producirse un aumento en el régimen de subvenciones sin antes esforzarse por que las empresas puedan vivir y equilibrarse comercialmente. El prestigio de un país ¿no está basado ante todo en el perfecto equilibrio de sus balances comerciales?

Ahora bien; la línea de la América del Sur puede vivir comercialmente y hasta ayudar a vivir a una línea de pasajeros que alcance verdadero prestigio. Basta con resolver los fáciles problemas de una explotación económica con un material de tonelaje limitado a las necesidades postales y comerciales. Luego, de acuerdo con las compañías marítimas subvencionadas, se puede encarar la cuestión de los fletes y la del prestigio.

¿Una prueba? Puede hacerse cuando se quiera. Si no se quiere hacer así y si se piensa que esa línea cuesta cara, ¿por qué no dejar obrar a la iniciativa privada? Sería mucho más fácil que disputar constantemente y sin resultado sobre bases completamente falsas.

Si otros están dispuestos a hacer la demostración, ¿por qué impedírselo y seguir lamentándose? Si hay algún sector más interesante para Francia, ¿por qué no abandonar ese "sector ridículo" a quienes quieran hacerse cargo de él? Ellos sabrán explotarlo.

Si es preciso tener una colectividad importante en un país para que el asunto interese a nuestro prestigio, ¿por qué mantenemos una línea marítima y transatlánticos de lujo en el Atlántico Norte? Yo no creo

que sea la importancia de la colectividad francesa en la América del Norte lo que ha hecho nacer los *Champlain*, los *Normandie* y otros grandes buques de pasajeros.

¿Por qué, entonces, no consentir en todos los esfuerzos para alcanzar prestigio y gastar tanto cuando se trata de un país extranjero de la América del Sur?

Se ha hablado a este respecto de posibilidades económicas por la utilización de bases comunes. Todo ello es falso. Los alemanes tienen una explotación que no puede adaptarse a nuestra organización terrestre y a nuestros recorridos. Las economías realizadas en la explotación serían ridículas. Estaríamos de acuerdo con que se llegara a convenios sobre los horarios o de carácter comercial, del mismo modo que lo hacen las compañías marítimas.

Pero que se procure sin cesar desmostrarnos nuestra inferioridad o someternos a consideraciones de política y de finanzas internacionales más o menos sanas, es algo que no queremos admitir.

Debemos defender nuestra dignidad y nuestros sacrificios hasta el agotamiento de nuestras fuerzas y, si fuera preciso, de nuestra propia vida.

CAPÍTULO X

¿AVION O HIDROAVION?

El Atlántico Sur es un laboratorio en el que se trabaja en paz. No es ni una antecámara ni una oficina de negocios. Muchas veces he podido mantenerme por encima de las cuestiones de fórmula. A la hora en que todos los esfuerzos convergen en la misma lucha, pensé que era nuestro deber de franceses y de pilotos de línea no preocuparnos sino de una cosa: el número de travesías aéreas postales efectuadas en el Atlántico Sur, sin tener en cuenta si habían sido realizadas por un avión o por un hidroavión. Así sigo pensando, aunque después he tenido ocasión de ser empujado hacia realidades un poco menos sanas, que me han decepcionado, pero que no pueden hacerme cambiar de opinión ni descorazonarme.

Quisiera poner en su lugar, de una vez por todas, el problema de la elección entre el avión y el hidroavión. Lo hago porque el avión y el hidroavión tienen cada uno su misión en el porvenir de las líneas aéreas transatlánticas comerciales: el avión desde el punto de vista puramente postal y el hidroavión desde el punto de vista del transporte de pasajeros.

EL CORREO

Considero que en la línea de la América del Sur el transporte postal es el primero que se debe encarar. Es el único capaz de hacer vivir económicamente a esa línea, a pesar de todas las reducciones en las subvenciones oficiales que se puedan prever.

El transporte de pasajeros pasa para mí al segundo plano en cuanto a la realización. Exige subvenciones y es necesario que exista desde el punto de vista del prestigio, como acabamos de ver.

Ahora bien; para transportar el correo, los grandes tonelajes y el confort son elementos inútiles y superfluos. Es necesario tender simplemente, y sin cesar, hacia la mayor velocidad, mediante una buena organización y un tonelaje limitado y económico.

Para transportar pasajeros son, por el contrario, necesarios la mayor seguridad, el gran tonelaje y el confort; la velocidad es secundaria.

Algunas cuestiones de orden psicológico llevarán siempre al pasajero a viajar con preferencia en un gran aparato, cuya seguridad considera mayor que en un aparato chico.

Preferirá siempre viajar en compañía de cincuenta personas, que sentirse solo entre algunos pocos compañeros. Cuanto más gente le rodee tanto más seguro se sentirá. Si hay una litera a su disposición, si las comidas le son servidas como en un restaurant, le importará poco tardar veinticuatro horas más en llegar a Buenos Aires.

El avión postal debe, por principio, no perder nunca tiempo. Viaja constantemente contra el reloj. Realiza sus escalas a cualquier hora del día o de la noche, procurando siempre cumplir un horario más o menos definido.

El piloto que viaja con su radio y el correo tiene el derecho de aventurarse con conciencia profesional, conocimiento de su deber y una completa libertad de espíritu.

Por el contrario, el avión que transporta pasajeros debe seguir un horario adaptado lo mejor posible a la época, al país y a las regiones que atraviesa, de acuerdo con las posibilidades de las condiciones meteorológicas del día y de la noche. La seguridad es la base de esta clase de transporte y es exigente en cuanto al número del personal y a la organización establecida.

NO PUEDE HABER SOLUCION MIXTA

He querido mostrar con estos paralelos sucesivos que las necesidades de explotación de las líneas postales son con frecuencia incompatibles con las de una línea de Francia a la América del Sur. No creo en la posibilidad de las soluciones mixtas, que disminuyen el valor respectivo de las dos fórmulas de explotación sacrificando la una en provecho de la otra.

En uno de los dos casos la solución mixta es un error, y en el otro caso mata a la vez los intereses económicos y los del prestigio que ella representa. Las

subvenciones por sí solas le aseguran una vida precaria.

Todas estas consideraciones no se desprenden ni de una ciencia infusa ni de la pretensión de emitir opiniones categóricas, sino del simple buen sentido de un piloto de línea que en sus años de actuación ha visto casi nacer, vivir y engrandecerse una obra por la cual ha trabajado con tantos otros y que puede tener el derecho, como todo buen obrero, de reflexionar, de dar cuenta de sus comprobaciones y de creer en ellas.

Parece que me he alejado del tema que más nos preocupa, que es el del transporte aéreo de la correspondencia. Todas estas consideraciones, todas estas reflexiones, me han llevado a considerar al avión como el aparato postal y a descartar inmediatamente de este dominio al hidroavión por razones de rapidez y tonelaje.

LA RAPIDEZ, BASE DE UNA LINEA POSTAL

La rapidez es la base de las travesías transatlánticas postales regulares, en primer lugar porque la carta aérea debe tender cada vez más a convertirse en una especie de telegrama de tarifa fija y de número ilimitado de palabras.

La segunda razón es que la rapidez constituye también el mayor factor de seguridad de esas travesías, y al decir esto me refiero tanto al avión como al hidroavión.

Se creería que el pilotaje sin visibilidad, en una máquina relativamente estable, permite salvar todas las

perturbaciones tanto de noche como de día; que no existe estado de tiempo en el Atlántico Sur que no se pueda afrontar con un pequeño riesgo. Se me permitirá no participar de esta opinión.

El pilotaje sin visibilidad, por medio de los instrumentos, representa un progreso considerable y sus posibilidades son en verdad muy grandes, especialmente con la bruma, los cielos bajos y muchos estados tormentosos. Pero creo, a pesar de todo, que los elementos naturales son con frecuencia superiores a los elementos mecánicos.

VALOR DEL HOMBRE

Yo no soy quizá sino un piloto prudente con exceso, pero aseguro que existen estados de tiempo durante los cuales no me aventuraría en un pilotaje sin visibilidad y de noche.

Catástrofes como las del *Emeraude* y el *Douglas* holandés en Siria se encargan de hacer recordar algunas veces las realidades y no son esos los únicos casos.

Puede ser que un día la técnica permita que los instrumentos no tengan momentos de inercia y que las máquinas resistan todas las aceleraciones. Hay que creerlo y esperarlo.

Por otra parte, no estoy seguro de que el Atlántico Sur sea, desde el punto de vista meteorológico, de una facilidad casi monótona de travesía a fuerza de no tener historia . . .

La famosa zona tormentosa, que es en su mayor parte localizada, que se desplaza del Norte al Sur y del

Oeste al Este según la fuerza de los vientos alisios del N. E. en el hemisferio Norte y de los del Sudeste en el Atlántico Sur, no es quizá, convengo en ello, un obstáculo infranqueable en la obscuridad de la noche. En la zona mencionada los vientos son generalmente nulos.

Pero existen perturbaciones, cuando sopla el monzón, que son absolutamente independientes de un sistema meteorológico conocido y estable.

DE DIA

Por mi parte he tenido dos veces ocasión de adquirir experiencia entre Natal y la roca de San Pablo, en la zona de la isla de Fernando de Noronha.

La primera vez fué de día. No era una serie de turbiones relativamente espaciados como los de la zona tormentosa, sino un verdadero sistema ciclónico con un frente que cerraba la ruta de Este a Oeste en una distancia inapreciable por demasiado extendida, con nubes pegadas a las aguas del mar y trombas marinas suficientemente características por su forma para no reconocerlas como extremadamente peligrosas. La mar estaba enfurecida y parecía alzarse como aspirada por el cielo.

Para pasar por encima y encontrar la calma, hubiera sido preciso alcanzar una altura de 5.000 metros por lo menos. Cambiando de ruta y rodeando durante veinte minutos hacia el Este el frente de tormenta

continuo, terminé por hallar una salida que parecía más clara y me adentré por ella.

Dos embates sucesivos obligaron al aparato a descender casi hasta el agua, y solamente pudo enderezarse gracias al esfuerzo desesperado del comando. Al mismo tiempo penetramos en una verdadera masa de aguas que parecía derrumbarse sobre nosotros. Durante un cuarto de hora, impulsados por las ráfagas de viento y bajo un verdadero diluvio a algunos metros de una mar furiosa, Dabry, Gimié, Collenot y yo encontramos los minutos demasiado largos. Después, poco a poco, fué restableciéndose la calma, bajo una lluvia densa, como las que se producen después de los tornados. Gimié pudo poner la radio otra vez en acción.

Me dí cuenta de que en plena noche la catástrofe hubiera sido inevitable. Es muy difícil darse cuenta de las aceleraciones sólo por el control de los instrumentos, y los frecuentes cambios de presión barométrica no permiten siempre estar seguros de la verdadera altura.

Mis compañeros y yo no pensamos hablar de este incidente con jactancia, ni en hacer de él una novela, pero la realidad fué suficientemente elocuente para hacernos reflexionar.

DE NOCHE

La segunda vez fué de noche, con la luna en su último cuarto. Salimos de Natal a la una de la madrugada, con un peso de quince toneladas, y llegamos al Norte de la isla de Rocas, a 350 kilómetros al Norte

de Natal, con un tiempo sin variaciones. Los mismos signos, las mismas características. Después de haber intentado hallar una salida hacia el Norte, y después hacia el Sur de nuestra ruta, tomé la determinación de dar vuelta y retornar a Natal. Era ya tarde. Una perturbación venida rápidamente del Sudeste, cerró en menos de dos horas la ruta de Natal. Encerrado entre las dos zonas tormentosas, me mantuve trazando círculos hasta la llegada del día, y entonces, desviándonos algo más, pudimos dar con una estrecha salida y llegar a Natal.

Con aquella noche cerrada y un pilotaje sin visibilidad, si hubiéramos continuado nuestra ruta nos hubiéramos visto envueltos en la tormenta. ¿Hubiéramos salido bien de ella? Con algo de suerte, quizá sí, pero esa suerte puede tenerse una, dos o diez veces, y puede fallarnos en la undécima.

Como por azar, en aquel mismo momento el dirigible *Graf Zeppelín*, que había partido de Recife a media noche, no llegó hasta el día siguiente a las 14.30 a la altura de Fernando de Noronha. Había tardado catorce horas y media para hacer los 580 kilómetros que separan a esa isla de Recife. Supe después que los tripulantes y pasajeros habían experimentado fuertes emociones.

LA VELOCIDAD ES LA VERDADERA SEGURIDAD

Esas dos travesías se realizaron en mayo y en julio, es decir, en pleno período de monzones. Habíamos cruzado ya el Atlántico algunos años antes con los

dos primeros correos transatlánticos en un Laté 28 monomotor con flotadores, en el transcurso de esos dos mismos meses, pero con noches de luna y un tiempo algo menos malo, mas con características semejantes.

Parece, pues, que el Atlántico Sur tiene, como todos los recorridos, en uno o dos sectores dados, un mal período desde el punto de vista de las perturbaciones atmosféricas. Ese período va de abril a septiembre y especialmente de junio a agosto.

Cuando todos los viajes se realicen felizmente en esta época, tanto de día como de noche, con perfecta regularidad y cualquiera que sea el estado del tiempo, podremos proclamar que la travesía del Atlántico Sur es de una asombrosa facilidad y que cuanto más dure el viaje más corto parece el tiempo.

Por mi parte, yo no quiero encarar el porvenir con este supuesto, pues sé que en esa línea es frecuente tener que dar media vuelta de noche o, sorprendidos bruscamente por una borrasca, tener que descender en un terreno de emergencia o donde sea posible . . .

Hasta nueva orden prefiero decir que todos los esfuerzos deben encaminarse hacia el vuelo transatlántico diurno. Si no pudiera conseguirse la velocidad necesaria, no habría más remedio que aventurarse en la noche. Pero es que aquella velocidad puede conseguirse. A una velocidad de 300 kilómetros por hora puede irse:

De Port-Etiénne a Porto Praia en 3 horas.
De Porto Praia a Noronha en 7 horas.
De Noronha a Natal en 1 hora y 20 minutos.

De Dakar a Noronha en 8 horas y 45 minutos.

De Dakar a Natal en 10 horas.

Creo que esta es la verdadera seguridad. Es preferible pasar diez horas de día sobre el agua, que tener que permanecer perdidos muchas más horas en el agua misma. Simple cuestión de gustos, se me dirá.

¿AVION O HIDROAVION?

Desde el punto de vista de la velocidad, el avión ha estado siempre a la cabeza del progreso aeronáutico. El avión va más rápido, más alto y más lejos que el hidroavión. Lo ha probado en numerosas experiencias, obteniendo numerosos "records".

En la hora actual no hay hidroavión capaz de competir con él en velocidad, capacidad de carga útil, radio de acción, etc., y es lógico pensar que si el hidroavión mejorase sus cualidades técnicas, las del avión mejorarían proporcionalmente.

El hidroavión, con su casco alargado de forma más aerodinámica que marina, pierde la mayor parte de sus cualidades marinas, que constituyen las condiciones esenciales para su seguridad al amerizar y para mantenerse en el agua.

En ese caso el avión tiene posibilidades por lo menos iguales desde el punto de vista de la seguridad, con tal de que tenga una capacidad de flotación que le permita mantenerse en el agua mientras llega el socorro.

El avión con flotadores no puede utilizarse como un hidroavión para alta mar, pues su centro de gravedad es demasiado elevado y no le da estabilidad en el agua. El mismo peso de los flotadores le priva de una gran parte de sus cualidades como avión.

El avión anfibio es, a mi parecer, un fórmula híbrida que no puede reunir técnica ni prácticamente las cualidades de un avión y de un hidroavión, sino que tiende a heredar los defectos de uno y otro.

Se puede, pues, reconocer al avión un papel importante en la solución de un problema que exige el transporte de la mayor carga útil con un máximo de rendimiento económico y de velocidad.

Se me objetará la poca seguridad que ofrece en caso de acuatizaje forzoso. Pienso que un avión que marcha a 300 kilómetros por hora, gracias a su sutileza, a su hélice y a su compresor, tiene menos probabilidades de un atasco o de averías en seis o diez horas de travesía que en veinte o veintitrés horas de vuelo tiene un hidroavión.

Cuando el hidroavión haga 300 kilómetros por hora, el avión hará 400 kilómetros. Estará menos tiempo sobre el mar y ello constituye la mejor seguridad.

DISMINUIR LA DURACION DEL TRAYECTO

Con un aeródromo en la isla de Fernando de Noronha, como acabo de decir, son necesarias siete horas para ir de Porto Praia, en las islas de Cabo Verde, a Fernando de Noronha.

Si un avión terrestre, bimotor o trimotor, ha sido calculado para volar con plena carga y uno de sus

motores parado, dudo mucho que no pueda alcanzar, hallándose en mitad del camino, una u otra de sus escalas, en un máximo de tres horas y media de vuelo.

Cuando las hélices hayan sido preparadas para ese caso, ¿por qué no calcular de modo que un trimotor no sea a su partida sino un bimotor que lleva un tercer motor parado con una hélice oculta, para utilizarlos como ayuda en caso necesario?

El único incidente serio en un vuelo es el incendio. Y se trate de un avión o de un hidroavión, las consecuencias han de ser las mismas.

Creo igualmente que un hidroavión que tenga que acuatizar forzosamente de noche en el Atlántico Sur, tiene tantas probabilidades de salvarse como el avión que tenga que acuatizar de día. No tendrá ni más ni menos probabilidades de flotar.

La técnica aeronáutica hace tales progresos y las posibilidades del porvenir son tan vastas, que cada día debe temerse menos el tener que descender en tierra o agua contra la propia voluntad. No se puede garantizar una seguridad completa. Por más que se haga para evitarlo, todavía se cumplirán muchos sacrificios. Están fuera de todo razonamiento y de toda discusión para poder eludirlos.

Pero con una estructuración sólidamente establecida, una organización meteorológica y radiogoniométrica sólida, si las compañías de navegación marítima se interesan debidamente por la suerte de las travesías aéreas transatlánticas, se puede encarar con seguridad el porvenir.

Desde el punto de vista de la organización de la

línea, han sido preparados terrenos en Porto Praia y en la isla de Maio, a 30 kilómetros de Praia. Este lugar posee actualmente una instalación completa de radio, y Maio una instalación secundaria. Los dos terrenos están preparados para el vuelo de noche. En la roca de San Pablo hay un puesto radiogoniométrico y meteorológico. Y hay un aeródromo en Fernando de Noronha y otro en Recife, en el Estado de Pernambuco.

La más larga distancia transatlántica sin escala no será mayor de 2.250 kilómetros.

¿GRAN TONELAJE?

La velocidad aboga, pues, en favor del avión. Pero existe también el problema del tonelaje.

En efecto, se puede pensar que el empleo de grandes tonelajes exigirá siempre subvenciones. El ejemplo de las compañías de navegación marítima pueden hacérnoslo suponer. Las líneas de transatlánticos cuestan caras y son siempre deficitarias. Los buques de carga, en cambio, son fuente de beneficios.

Ahora bien: si en el Atlántico Sur se encara una solución mixta, si prevalece el transporte de pasajeros, habrá que acudir forzosamente a los hidroaviones de gran tonelaje, que son los únicos que pueden dar a los pasajeros el mayor confort y la mayor seguridad.

Por mi parte, considero que encarar en este momento el transpotre transatlántico de pasajeros es una herejía y un peligro. Una herejía, porque, en primer lugar, soy demasiado escéptico con respecto al número de pa-

sajeros capaces de viajar en un hidroavión sobre el Atlántico Sur. Habrá, seguramente, algunos periodistas que viajarán de vez en cuando, algunos oficiales, pero aún no hemos llegado a una época en que un pasajero que paga su pasaje se siente dispuesto a afrontar los 3.000 kilómetros de vuelo sobre el Atlántico Sur con confianza y serenidad. Y aun cuando llegue esa época bendita, no puedo dejar de recordar que en ciertos meses del año aun transatlánticos de la línea de la América del Sur, como el *Massilia*, no conducen a veces más de cinco o seis pasajeros de primera clase.

No me hago, pues, ilusiones en este orden de ideas sobre las posibilidades económicas del Atlántico Sur ni en el presente ni en el porvenir.

El transporte de pasajeros constituye, además, un peligro inmediato para la suerte de una línea cuya reputación está todavía por consolidarse. Si ocurriera un accidente, no se podría perdonar a la compañía el haberse atrevido a transportar pasajeros en la época actual. Sería un paso atrás en su prestigio y desenvolvimiento y no podemos permitir que así suceda.

Esta es una de las numerosas razones por las cuales yo no quiero encarar sino el transporte de la correspondencia.

Para transportar 150 kilogramos de correspondencia no son necesarios hidroaviones de veinte toneladas. Y será difícil construir hidroaviones postales de pequeño tonelaje, rápidos y económicos. No tendrían en el agua más probabilidades de seguridad que el avión y desarrollarían menos velocidad, por lo que su desventaja resulta manifiesta.

Por todo ello, insisto en que sólo creo en las posibilidades del avión postal, porque es el único que puede cumplir las condiciones de explotación que corresponden al pequeño tonelaje. Esto puede ser aplicado a toda línea, pues la del Atlántico Sur debe ser incluída en un programa general de explotación.

LOS AVIONES DE PEQUEÑO TONELAJE

A partir del momento en que la travesía del Atlántico se realice por vía aérea y en ella se utilicen los aviones postales con una velocidad de 300 kilómetros por hora, en la totalidad del recorrido, el viaje de París a Río de Janeiro se podrá cumplir en 33 horas y el de París a Buenos Aires en 40 horas.

Si se duplica la frecuencia de los viajes, el envío de una carta y el recibo de la respuesta no exigirán más que cuatro o cinco días. La ganancia de tiempo con respecto a una carta transmitida por el correo ordinario será de una veintena de días.

Se puede suponer fácilmente cuál será la progresión del porcentaje del correo aéreo con respecto al correo ordinario. Se puede esperar que le triplicará y le cuadruplicará rápidamente.

Unicamente la frecuencia puede dar ese resultado. Duplicar un viaje con aviones o hidroaviones de un tonelaje oneroso, supone un aumento de los gastos generales muy importante para que no sea difícil hacerle frente. El correo no aumenta en proporción con el

tonelaje y se llega a una explotación inverosímilmente costosa.

Para una explotación económica son necesarios aparatos rápidos y económicos. Con aparatos de tipo Comet de Havilland, de la línea de Londres a Melbourne, que pueden transportar 160 kilogramos de correspondencia a razón de 320 kilómetros por hora en un recorrido de 3.600 kilómetros, con menos de 500 CV y un consumo de 75 litros de nafta y un litro de aceite por hora, se puede llegar a una explotación postal hebdomadaria que cueste menos de 25 millones por año.

Duplicando los viajes, el aumento de los gastos generales no pasaría de los cinco o seis millones.

Si, por ejemplo, 130 kilogramos de correspondencia semanal corresponden a veinte millones de gastos anuales y si duplicando los viajes se duplica o triplica el correo, es fácil darse cuenta de que la línea de Francia a la América del Sur puede vivir y puede asegurarse una existencia normal aunque un día sean disminuídas las sobretasas postales.

AVIONES Y CABLES

Si se llegase en el porvenir a suprimir las sobretasas y a transportar el correo en aviones o hidroaviones mixtos, el avión postal económico tendrá siempre el mismo lugar preponderante. El día en que se efectúe el viaje de París a Buenos Aires en menos de cincuenta o cuarenta horas, el avión reemplazará también frecuentemente al cable.

En lugar de pagar treinta francos por palabra, estoy seguro de que los interesados preferirían enviar una carta con la simple sobretasa, pues esa carta no será más que un verdadero telegrama. Los intercambios telegráficos entre Europa y la América del Sur son suficientes para que pueda vivir un avión postal.

Lo cual no impide encarar para un porvenir próximo el servicio prestigioso que supone una línea de pasajeros.

Si se subvenciona a las líneas de transatlánticos, ¿por qué no subvencionar con la misma razón a los transportes aéreos de pasajeros? Sería suficiente que el Estado trasladase una parte de las subvenciones destinadas a las compañías marítimas al provecho de las compañías de navegación aérea. Si un buque transatlántico cuesta centenares de millones, no puede faltar dinero para hidroaviones y aviones de gran tonelaje que pueden contribuir tanto como los buques al prestigio nacional.

PREPARAR EL PORVENIR

Pero como base de toda explotación es preciso contar con una organización que viva honradamente de ella misma y que, aunque modesta en su aspecto exterior, sea el fruto de la voluntad y del esfuerzo.

Antes de ver grande es preciso ver simple: la simplicidad no quiere decir estrechez de concepto... Es preciso preparar el porvenir según los medios de que dispongamos.

Por el momento, sólo hay que hacer un esfuerzo.

Como ya he dicho, no existe para mí disputa entre el avión y el hidroavión en el Atlántico Sur. Estoy dispuesto a admitir tanto el uno como el otro, sin detenerme en una cuestión de fórmula. Solamente he querido poner ciertas cosas en su punto y formular ideas sobre un porvenir más o menos inmediato.

CAPITULO XI

UNA TRAVESIA ENTRE TANTAS OTRAS

Realidades apasionantes atan al piloto a su oficio: son las que encontramos cuando dejamos París y sus oficinas y nos evadimos hacia nuevos horizontes, hacia soles más esplendentes y noches más estrelladas, hacia nuestro propio mundo, que anhelamos para posarnos en él y volverlo a dejar lo más pronto posible.

Se han realizado más de cien travesías aéreas del Atlántico Sur. Son la obra de unos hombres apasionados que hallan en el cumplimiento de su deber un consuelo incesante.

Quisiera hacer ver a mis lectores cómo se realiza una de esas travesías y cómo es de simple una empresa tan grande.

POR LA NOCHE, EN DAKAR

Dakar: tres de la mañana. El correo de Francia acaba de llegar al aeródromo de Ouakam. Hace 22 horas que salió de Toulouse.

A la luz de los proyectores, todo el mundo se atarea en descargar la correspondencia, en verificarla, en tramitar la papelería burocrática que aumenta de día en

día, pues un correo aéreo no está libre de la organización administrativa.

A las 3.20 el trabajo ha terminado. El correo, cargado en una pequeña embarcación, se dirige al pontón flotante donde se halla atracado el casco del hidroavión. Este aparece completamente blanco a la luz de los proyectores, casi fantástico y revestido de una especie de poder irreal.

En el pontón, la multiplicidad de los bidones vacíos justifica los once o doce mil litros de nafta que acaban de englutir los depósitos.

Allí están los tripulantes. Dos pilotos, el oficial de ruta, el radiotelegrafista. El mecánico se halla ya en la máquina. Se percibe la luz de su lámpara eléctrica frontal que ilumina por instantes a uno u otro de los motores.

Los mecánicos se afanan en sus tareas. Mientras algunos de ellos colocan el correo y los víveres en sus lugares respectivos, otros sueltan las amarras.

Todo se realiza en un silencio que tiene algo de recogimiento.

Los ritos de la partida de un avión por la noche revisten siempre cierta solemnidad. Frente a lo ignoto de 3.000 kilómetros de mar, frente a esa especie de misterio de un horizonte sin límites desvanecido en la noche, los rostros aparecen un poco graves quizá, pero impregnados, a pesar de todo, de esa tranquila serenidad hecha de la alegría interior que se siente siempre al aproximarse el momento de actuar y de ese vago temor que crea el instinto de conservación

desde que se abandona las riberas de nuestra existencia terrestre.

A las 3h.45' los tripulantes estrechan la mano a los que quedan y suben al aparato.

Los motores del remolcador resuenan hiriendo brutalmente el silencio de la noche, como una imperiosa voz de mando en el momento de entrar en acción.

El hidroavión abandona el pontón deslizándose con lentitud, después la velocidad se acentúa bruscamente y las veintitrés o veinticuatro toneladas de la máquina se lanzan hacia el paso de salida, precedidos del rítmico alentar del remolcador.

Todos están ya en su puesto.

Los pilotos han encendido las lámparas que iluminan los instrumentos de control, cuya intensidad regulan. Ensayan los comandos, ponen en posición de partida las manecillas de los motores y establecen el contacto de los cuatro motores.

El mecánico está en su puesto, allá en lo alto, en la exigua cabina constituída por el simple espesor del ala.

El oficial de ruta ha fijado sus mapas, ha verificado sus compases y derivómetros, ha sacado sus libros, ha colocado el sextante al alcance de la mano y contempla su regla de calcular.

El radiotelegrafista ha encendido sus lámparas, las ha apagado, las ha vuelto a encender, ha recorrido su aparato de transmisión con dedos de relojero. Todo está listo ya.

Las luces de la ciudad se extinguen en la distancia. El hidroavión está fuera del puerto. La vida terrestre

ha terminado. La línea de partida, hecha de boyas luminosas, aparece delante en línea recta. El piloto jefe da una orden.

Los ruidos del motor de desamarre estallan en lo alto del ala. Comienza a girar una hélice, un motor se estremece en un gemido de estrellitas malvas y rojas, después otro, y, finalmente, los cuatro motores inician un esfuerzo que va a durar más de veinte horas.

El remolcador ha largado su cable de remolque.

El jefe de a bordo ha abierto, con un solo movimiento, las cuatro manecillas. Son las 4.

El aparato, pesado, toma poco a poco velocidad en medio del ruido ensordecedor de los motores, se perciben los choques sordos de las olas contra el casco y después de una especie de desligamiento, el hidroavión se desliza por la superficie del agua.

Al cabo de unos cincuenta segundos, obedeciendo a los comandos, se arranca del agua...

Comienza la aventura.

SOBRE EL ATLANTICO

La ruta a Natal es legible en las divisiones luminosas del cuadrante. Las agujas señalan la única verdad sobre la posición del aparato que hace su camino en la noche. Dentro de una hora amanecerá.

La altura es de 300 metros. La radio se comunica ya con Dakar y Porto Praia y recibe informes radiogoniométricos y meteorológicos que indican los vientos favorables a una altura determinada. Una línea gris se divisa en el horizonte. El día brumoso despunta débilmente, lentamente, a la zaga del aparato. Delante, todavía la noche.

Amanece por fin. El horizonte se hace rosa y después rojo. El sol se levanta perezosamente de un lecho de nubes.

A bordo se extinguen las lámparas. Los rostros se iluminan y se lavan de la modorra de la noche. El café matinal circula en un termos.

Todo se hace más simple, más fácil, y hasta los motores parecen funcionar más alegremente. Todo va bien.

La entrada en el día produce esa súbita distensión del cuerpo y del espíritu que se ven libres del viejo terror nocturno de lo desconocido.

Abajo, la mar, de color de plomo, se extiende hacia el infinito y su lomo se blanquea ligeramente al soplo de los vientos alisios del Nordeste.

La progresión continua. "Velocidad de 195 kilómetros por hora", dice el trozo de papel que pasa al piloto el oficial de ruta. "Informes de Porto Praia", escribe el radiotelegrafista en otro trozo de papel. "Consumo de los motores"..., comunica el mecánico cada hora.

Y cada trozo de papel, conservado como algo precioso, va a unirse con los otros. Representan la historia de la travesía, que será presentada a la Compañía en forma de rendición de cuentas.

Y también a cada hora que pasa se transmite a las estaciones la posición del aparato y cada dos horas

uno de los pilotos abandona su puesto para ser relevado por el otro.

En el casco, víveres y termos esperan a uno u otro de los tripulantes que van a restaurar sus fuerzas en los momentos de calma, cuando el tiempo es bueno y cuando todo va bien.

EN LA TEMPESTAD

Una línea negra en el horizonte: el mal tiempo, la zona tormentosa, con sus turbiones en forma de bóveda montada sobre sombríos pilares gigantescos, con sus cabezas de setas monstruosas que elevan su altura a 5.000 metros, y luego la lluvia torrencial y cerrada, las ráfagas de viento que blanquean súbitamente el mar.

"Altura de 100 metros, visibilidad nula", transmite el radiotelegrafista.

El piloto se mantiene bien aferrado al volante y sortea con calma los embates del viento. Tiene confianza en sí y en su aparato. Estudia su cuadro de ruta, fija sus instrumentos de control, divisa un espacio que parece más claro, se mete por él, deriva un poco hacia la izquierda, otro poco hacia la derecha para evitar los peligros, corrige su dirección, vuelve a tomar la anterior...

Pasa una hora, aclara, aun se ven en el horizonte algunos turbiones aislados y detrás queda una especie de montaña sombría, de color de tinta, a la cual hace con la mano un gesto gozoso de despedida.

Aparece el sol, la mar toma un color más claro y se tiñe de sombras y reflejos.

El oficial de ruta asesta un sextante al astro rey, controla la posición, y el aparato toma otra vez la buena ruta.

"Un barco ante nosotros", señala el piloto con grandes gestos. El hidroavión vuela bajo sobre ese flotante oasis humano que parece seguir penosamente su ruta. No se le envidia, por cierto.

"Debemos estar a la vista de la roca de San Pablo", escribe el oficial de ruta.

En efecto, a la derecha, a los 45° una mancha negra en el agua: agudos arrecifes, altos de seis metros, y en lo más alto un faro apagado desde hace tiempo, emergen entre montañas de espuma. La navegación es precisa, matemática. La vida de a bordo continúa.

Después, otra vez la noche. Las lámparas se encienden. Los puestos del oficial de ruta y del radiotelegrafista se inundan de luz roja. Los cuadrantes azules, malvas y rojos de los instrumentos, con sus divisiones de radium, forman curiosamente el marco de una escena de magia infantil de vivas tintas.

El piloto vuelve a velar inmóvil y atento. El oficial de ruta vuelve a aplicar su sextante a las estrellas. El radiotelegrafista releva al cuadro radiogoniométrico de a bordo por el de Fernando de Noronha.

Dieciséis, diecisiete horas de vuelo y, de pronto, delante, en el horizonte, el resplandor de un faro que aparece y desaparece. Puede ser una visión irreal... Pero no, pues una extensa mancha luminosa, inmóvil en la costa, materializa la meta de nuestro viaje: Natal.

Acaba de saltar con estrépito el corcho de una botella de Champaña. Circulan los vasos. Se bebe a la salud de la nueva travesía.

Después es el lento descenso sobre la villa adormecida, hacia el río acogedor y su línea de boyas luminosas para el acuatizaje. Se eleva un cohete azul y blanco que ilumina el aeródromo.

Un viraje, los motores trabajan al mínimo, y el aparato se desliza suave y lento, casi en actitud religiosa, hacia el agua sombría. Los motores han callado y sobrevienen el silencio, la calma, la paz de la llegada.

Asidos al casco durante el remolque, como en el más confortable de los salones, los tripulantes hablan poco, no comentan los incidentes del camino y fuman el primero y el mejor de los cigarrillos.

Se tienden las manos. El correo es sacado de los pañoles. El viaje ha terminado. Otro va a comenzar para dar fin en Santiago de Chile.

Si después de haber hablado de la línea de Francia a la América del Sur, he venido a terminar con el relato anónimo de una travesía transatlántica, no ha sido por otro motivo, sino por hacer ver la confor-

tación moral que implica una acción tan sencilla, cuando se mantiene libre de todo lo que no es sano, de todo lo que no es bueno, de todo lo que no es honrado.

Día a día, se cumplen las mismas etapas anónimas en todas las líneas. Todavía hay en Francia hombres que creen en lo que hacen y que prefieren actuar a discutir y lamentarse.

Por ello debemos tener confianza, a pesar de todo, en la fuerza moral de nuestro país, que llegará tarde o temprano, él también, a cubrir sus etapas con orden, trabajo y honradez.

EL ULTIMO MENSAJE

Del *Croix-du-Sud*, el lunes, 7 de diciembre de 1936, a las 10h.47':

"Coupons moteur arrière droit"... (Cortamos motor detrás derecho...).

Después, el silencio...

A P É N D I C E

ALGUNOS JUICIOS DE GRANDES ESCRITORES FRANCESES

M E R M O Z

POR FRANÇOIS MAURIAC
(de la Academia Francesa)

"...Una civilización que no debería servir más que al progreso humano". — MERMOZ.

"No hay mayor muestra de amor que dar la vida...". He creído siempre que el valor real de un hombre se mide según su capacidad de darse a sí mismo. Yo no digo: por el gusto del peligro. Los jóvenes se aventuran a menudo por falta de imaginación, por vanidad, por tontería.

Un Mermoz conoce el precio de la vida que sacrifica. No busca la muerte, se previene contra ella en la medida en que su temeraria tentativa se lo permite. Pero no tiene en cuenta su amenaza una vez tomadas las precauciones, y parte...

La aviación, que ha extendido hasta las estrellas el imperio de la Muerte, y que perturba a veces con las ametralladoras el eterno silencio de los espacios infinitos, tiene ante Dios una excusa, una magnífica razón de existencia: la de haber abierto una nueva ruta a esa impaciencia por sobrepasarse que hace toda la grandeza de su criatura. Y cuando una Nación está a punto de dudar de sí misma, ella le depara un Mermoz en el que reconoce su más alta virtud, su vocación de Hija de Dios.

(*Le Flambeau*, 16 de enero de 1937)

M E R M O Z

POR ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY
(aviador y autor de "Vuelo Nocturno" y "Correo Sur")

I. — EL PILOTO DE LÍNEA

Otros también son valientes y arriesgan su vida cuando lo exige esa especie de lealtad profesional que hace la nobleza de un grupo humano. Otros también muestran su constancia en el coraje y, durante años, navegan a través de las brumas, de las tempestades y de las tinieblas con una serenidad de bateleros. Sin embargo, Mermoz nos enseña, quizá con más claridad que ningún otro, lo que voy a decir.

Recordaré primero, brevemente, su historia.

Es uno de los primeros pilotos que aseguraron las comunicaciones postales entre Casablanca y Dakar, sobre el Marruecos disidente en la época en que la "panne" de un motor era un hecho cuotidiano. Fué hecho prisionero y juzgado en una tienda de campaña por un tribunal de hombres con el rostro velado que no hablaban su idioma. Perdonado y revendido más tarde, reanudó su tarea.

Mermoz es el primero que sin ayuda material alguna, emprendió en la América del Sur la experiencia de los primeros vuelos de noche. Se entregó tan profundamente a esta aventura, que uno de sus camaradas, y uno de los más valientes, se le quejó de esta manera: "No tienes el derecho de demostrar que el vuelo nocturno, en tales condiciones, es posible. Pones en peligro la piel de los pilotos que querrán seguir tu ejemplo". Mermoz, sin embargo, volvió a sus vuelos nocturnos.

El fué el primero que se dedicó a las travesías postales de la Cordillera de los Andes, el primero que en aviones inadaptados auscultó la montaña para descubrir en ella los parajes secretos. Se sabe que por dos veces le falló la empresa y, prisionero de aquella fortaleza, consiguió evadirse de ella. Y se sabe que reanudó sus vuelos transcordilleranos.

El fué el primero, en fin, que se decidió a las travesías postales del Atlántico Sur. Se sabe que su segunda travesía se destacó por un dramático naufragio. Sin embargo, reanudó sus vuelos transatlánticos.

Y he aquí que Mermoz, una vez más, reanuda sus tareas.

Estos doce años de esfuerzos y de éxitos, esta experiencia adquirida, este nombre que a su pesar se ha destacado entre los nombres oscuros, le hubieran permitido el descanso. Los comerciantes son ávidos de estas glorias y les abren las salas del consejo. Mermoz hubiera podido, sin desmerecer, asentarse un poco y gustar de la vida. Hay tantos hombres que durante una parte de su existencia se crean duramente un nombre y después lo negocian... Y ello está bien. Hay un tiempo para el trabajo, hay un tiempo para la aventura difícil y después un tiempo para el descanso y para adquirir con el dinero los bienes con que se soñaba.

Pero no es por desprecio del dinero por lo que

Mermoz no se da por satisfecho. El dinero es un medio. Si con el dinero se pudiera alcanzar lo que se sueña, Mermoz no tendría escrúpulo en procurarlo. Pero lo que puede soñarse de más precioso no lo compra el dinero. El dinero es un pobre instrumento de conquista. La amistad nacida en las arenas del desierto, el camarada ligado para toda la vida por una prueba común vivida en el peligro, no las compra el dinero.

Esa noche de vuelo y sus cien mil estrellas, esa serenidad, esa soberanía de algunas horas, no las compra el dinero.

Esa novedad del mundo después de la etapa difícil, esos árboles, esas flores, esas mujeres, frescamente coloreadas por una vida que acaba de ser concedida con el alba, ese concierto de las pequeñas cosas que se os entregan y que os recompensan, no las compra el dinero.

Mermoz es uno de los pocos hombres que no confunden el dinero, símbolo de riqueza y de posesión, con la riqueza y la posesión mismas. Rehuyendo un comercio de engaños, parte una vez más para sus difíciles experiencias. Escandaliza así a los comerciantes que le ofrecen honestamente sus pobres tesoros, pero goza los bienes verdaderos.

(*Marianne*, 7 de agosto de 1935).

II. — Después de 48 horas de silencio

Sí, es dramática esta desaparición. Sí, es terrible este silencio que se prolonga. Cada vez que se ha producido

un drama semejante me ha parecido que se muere, no del accidente, sino del silencio. El amortaja mejor que una lluvia de cenizas. De ocho días de silencio no se regresa nunca.

Pero hoy, tercer día de una desaparición angustiosa, aún quedamos algunos que no queremos renunciar a Mermoz. No abandonamos a nuestro camarada. Rechazamos incluso el testimonio de la lógica. Ella nos ha engañado con frecuencia con respecto a sí misma. No es ella sino el hombre quien dirige el curso de la historia. Y ello es así tanto en las grandes cosas como en las pequeñas.

Por ello yo me niego a escribir hoy un retrato o unos recuerdos que evoquen la desgracia. Habrá ocasión de llorar a Mermoz si renuncia a resucitar una vez más. Porque tiene una terquedad admirable y es esa terquedad la que hace su coraje tan especial: Mermoz ha triunfado siempre en la prueba.

En 1929 debía salir por primera vez de Natal en dirección al Africa. En la primera tentativa le fué imposible el despegue. Pero desde el alba hasta la noche perseveró en sus esfuerzos, que parecían absurdos. Recorrió en todos los sentidos la superficie de agua de Natal, unida como un espejo, y a pesar de la ausencia de viento, cuando la prueba de su impotencia estaba ya bien establecida, pudo despegar al llegar el crepúsculo.

Esta aventura fué repetida por él en el "Couzinet", también en Natal, pero esta vez en un terreno demasiado pesado y acribillado por los hormigueros. Sus salidas se detenían en los baches. Parecía demostrado que sus tentativas no podían terminar sino en el des-

trozo o en el incendio del aparato. Pero durante todo el día insistió en sus esfuerzos. Y terminó por vencer, contra toda evidencia.

Teníamos la costumbre de verle reaparecer. En los primeros tiempos de la línea del Sur, una disidencia le mantuvo apartado en Río de Oro. Después se hizo el silencio a su alrededor. Pero detrás de esa calma, que se hacía definitiva en apariencia, Mermoz luchaba por su regreso. Y ocho días más tarde, cuando ya nada se esperaba de él, volvió a nosotros con su gran sonrisa.

Se perdió también en los Andes. Esa cordillera no devuelve a los hombres que se le ofrecen en sacrificio. No había un argentino ni un chileno que creyera en la vuelta de Mermoz. Nadie esperaba volverle a ver, sino algunos de sus camaradas que habían conservado su juventud de corazón. Pero una tarde, posándose sobre el fresco césped de Santiago, como después de un vuelo de recreo, Mermoz descendió de una altura de 4.500 metros. Había cortado el nudo que le retenía prisionero. Y todavía se reía.

Y he aquí que hoy inicia otra ausencia tras la cual, en el silencio de la soledad afronta el hielo, el incendio o la mar. Una de esas ausencias de las que se regresa con la sonrisa sonora de las grandes victorias.

Este retardo, es cierto, no es preciso que Mermoz lo prolongue. Es en verdad muy grave que el mensaje anunciando la avería no haya sido seguido de otro mensaje, de un S. O. S. o de un anuncio de descenso. Es dramático que el hidroavión, una vez en el agua, no haya dado señal alguna de existencia. Pero es posible una avería en la radio. Cierto que es improbable,

pero nuestras desdichadas construcciones lógicas han recibido ya muchos desmentidos. Y aun cuando el hidroavión haya naufragado demasiado rápidamente para poder enviar un comunicado, queda la canoa neumática. Es posible que los tripulantes hayan tenido tiempo de lanzarla al agua.

Si esos hombres derivan hacia alguna parte a bordo de su minúscula embarcación insumergible, es cierto que aún no estarán salvados. Guillaumet, que los busca con su Farman, no tendría bastante con diez años para recorrer toda esa parte del océano. Pero el milagro del hallazgo es posible. Puede ser que Mermoz vuelva a sonreírnos mañana.

Y, sin embargo, hace algunos meses el mecánico Collenot desapareció en el Atlántico Sur, en el curso de una travesía semejante. Era un antiguo compañero de Mermoz, que había tomado parte en sus alegrías y reveses. Su muerte había impresionado al gran piloto y esa fué la única ocasión en que le vi descorazonado. Se contemplaba las manos, impotentes esta vez para salvar a su amigo. Y me dijo: "Collenot no debiera haber desaparecido sino conmigo. La fatalidad no ha sido justa al separarnos. . .".

(*L'Intransigeant*, 10 de diciembre de 1936)

III. — A Jean Mermoz

Perdóname, Jean Mermoz, este artículo, que tanto me ha sido pedido. Pero ¿cómo escribirlo? Nada sé de ti, sino que no has lanzado llamado de socorro. Ignoro si has zozobrado o si, pegado al océano como

un insecto a una planta carnívora, no puedes librarte de él. En tu canoa de socorro, es posible que te halles condenado por la escasa cantidad de tus víveres, y la inmensidad del mar.

Yo nada sé. Nadie sabe sino que te falló uno de los motores y que no has lanzado mensajes posteriores.

Se te lloró ya, Mermoz, dos horas después de haber desaparecido. Y hoy, después de cincuenta días, se me pide que escriba tus recuerdos para alimentar la piedad de tus amigos. Pero yo no tengo recuerdos, aún no tengo recuerdos de ti. No puedo colocarte tan pronto entre los fantasmas.

¡Ah! A los cuatro días les he oído cantar tus virtudes. Pero yo no puedo hablar de tus virtudes. Para ello será preciso que pasen aún algunos días.

Eres un camarada con todos esos maravillosos defectos que se hacen amar. Y te espero para echártelos en cara. No quiero respetarte todavía, te guardo tu lugar bien caliente en esos rincones de la tarde en que solemos encontrarnos. Llegarás tarde como siempre, mi amigo insoportable. Surgirás de improviso, sin explicaciones, sin excusas, pero tan plenamente presente que la espera te será perdonada y reanudaremos nuestras viejas disputas. Déjame todavía torturarte, déjame gritarte mis injurias... Son tiernas... Y tengo tanto miedo de no poder irritarte más...

¡Ah, Juan!... Quienes no te aman tienen bastante con celebrarte. Si oyeras todas sus alabanzas... Perdóname, yo aún no puedo considerarte perfecto, con esa fría perfección de los muertos.

(*Marianne*, 16 de diciembre de 1936).

IV. — Mermoz había roturado las arenas del desierto, la montaña, la noche negra y el mar.

Mermoz, Pichodou, Cruveilher, Lavidalie, Ezan, salidos por la mañana de Dakar con dirección a Natal, anunciaron en un breve mensaje que acababan de perder el motor posterior de la derecha. Después se hizo el silencio.

La noticia no pareció inquietante y, sin embargo, después de diez minutos de silencio, todas las estaciones radiotelegráficas de la línea de la América del Sur, desde París hasta Buenos Aires, comenzaron su vigilia angustiosa. Pues si diez minutos de retraso no tienen sentido en la vida diaria, alcanzan una pesada significación en la aviación postal. En el corazón de ese tiempo muerto se encierra un hecho todavía desconocido. Insignificante o desgraciado, es un hecho cumplido. El destino ha pronunciado su sentencia y contra esa sentencia no hay apelación posible. Una mano de hierro ha conducido a una tripulación hacia el descenso sin consecuencias o hacia la catástrofe. Nos será preciso esperar largo tiempo antes de que llegue a nuestro conocimiento la decisión que haya recaído. Los tripulantes que realizaban un vuelo feliz están ahora, después de diez minutos de silencio, prisioneros de las aguas. Y quizá lo estén para siempre.

Hemos esperado con todas nuestras fuerzas. ¿Cómo figurarnos a Mermoz con el rostro de un muerto? ¿No serán capaces de resucitar una vez más él y sus compañeros?

Hacía tiempo que Mermoz había explorado todos

los territorios prohibidos. ¡Cuántas aventuras, cuántas desapariciones y retornos! El y un puñado de camaradas, fundaron la línea de Casablanca a Dakar, a través del Río de Oro insumiso. Los motores de aquel tiempo apenas resistían. Mermoz fué hecho prisionero por los moros. Estos titubearon en asesinarle, le guardaron durante quince días y luego le vendieron.

Y Mermoz volvió a hacerse cargo de los correos aéreos sobre los mismos territorios.

Cuando se abrió la línea de la América del Sur, Mermoz, siempre en la vanguardia, fué encargado de estudiar el trayecto de Buenos Aires a Santiago de Chile. Después de construir un puente aéreo sobre el Sahara, fué encargado de construir otro sobre los Andes. Se le confió un avión que apenas se elevaba a los 5.000 metros. Las crestas de la Cordillera de los Andes se elevan a 7.000. Mermoz voló sobre ellas para encontrar los pasos por los que atravesar la Cordillera. Después del paisaje de arena, Mermoz conoció el paisaje de las montañas. Conoció aquellos picos que arrojan con el viento sus tapados de nieve, aquel empalidecer de las cosas ante la tempestad, aquellos terribles remolinos que, entre dos murallas de rocas, obligan al piloto a una especie de lucha a cuchilladas. Mermoz se entregó a esos combates sin conocer al adversario, sin saber si se podía salir con vida de semejantes empresas. Mermoz "ensayó" para los otros.

En fin, un día, a fuerza de "ensayar", se encontró prisionero de los Andes.

Varados a cuatro mil metros de altura en una meseta de paredes verticales, su mecánico y él buscaron

durante dos días el medio de evadirse. Estaban prisioneros. Intentaron su último recurso, lanzaron el avión por la pendiente, rebotaron bruscamente sobre el suelo desigual hasta los bordes del precipicio. El avión, gracias al rápido descenso, adquirió velocidad suficiente para obedecer nuevamente al comando. Mermoz lo enderezó frente a una roca, pasó por ella rozándola y con el agua escapándose de los tubulares agujereados por el hielo durante la noche, ya otra vez en peligro a los siete minutos de vuelo, descubrió a lo lejos la llanura chilena, como una tierra prometida.

Y, al día siguiente, estaba de nuevo en su tarea.

Cuando los Andes estuvieron bien explorados, cuando la técnica de la travesía a través de la cordillera ya no tenía secretos, Mermoz confió aquella línea a su camarada Guillaumet y partió para explorar la noche.

La iluminación de las escalas no estaba todavía realizada y en los campos de llegada se alineaba ante Mermoz en la noche cerrada, la magra iluminación de tres lámparas de tempestad.

Cuando la noche estuvo domesticada, Mermoz ensayó el océano. Y desde 1931 el correo fué transportado, por la primera vez, en cuatro días desde Toulouse a Buenos Aires. Al regreso, Mermoz sufrió un escape de aceite en medio del Atlántico Sur y sobre una mar alborotada. Un buque le salvó, así como a sus compañeros y al correo.

De este modo Mermoz roturó los caminos del desierto, de la montaña, de la noche y del mar. Había zozobrado más de una vez en el desierto, en la mon-

taña, en la noche y en el mar. Y cuando regresaba, era siempre para volver a partir.

Les hemos esperado largo tiempo a él y a sus camaradas, que se le parecían. Pero han pasado las horas y poco a poco se ha ido haciendo tarde. Y hemos tenido que comprender que ya no volverán, que reposan en ese Atlántico Sur que habían surcado tantas veces. Decididamente Mermoz se ha decidido a descansar de su gran obra, a semejanza del segador que, habiendo reunido sus gavillas, se acuesta a dormir en pleno campo.

¿Pero cómo no ha de permanecer entre nosotros? Le hemos reservado largo tiempo su lugar en nuestra mesa, en esta fiesta que preparábamos para su regreso. ¿Cómo hemos de olvidar a ese maravilloso comensal, a aquél que de un extremo a otro de la línea de Toulouse a Santiago nos ha dado el ejemplo, no de trabajo, pues siempre se trabajó, sino de amor; a aquél que nos ha mostrado con qué sonrisa puede iluminarse el rostro humano después de la lucha y la victoria?

Era de la buena raza, de la que levanta el mundo con sus anchas espaldas. No se perdonaba esfuerzo alguno, no rehuía a ningún adversario. Se entregaba por completo a sus actos. Era la imagen de la expansión cordial. Se ofrecía a los vientos como un árbol.

Mermoz, Pichodou, Cruveilher, Lavidalie, Ezan, eran hombres de oficio y ahí estaba la fuente de su grandeza. Se precisa una herramienta para entrar en contacto con el mundo. Se precisa un cepillo de carpintero o un arado. El labrador, en su labor, descubre poco a poco los secretos de la tierra. Y la verdad es

universal. Por medio de su herramienta aprende más que por medio de las páginas de un libro. Y se hace sabio. Así esos hombres, por medio de los comandos del avión, por la magia del instrumento de su trabajo, se han formado una especie de sabiduría aldeana. Ellos también hablan de igual a igual con las divinidades elementales: la noche, el día, la montaña, la tempestad; vigilan su cielo, simplemente, como los labradores vigilan sus viñedos. Tal es la fuente de su serenidad.

(*L'Intransigeant*, 22 de enero de 1937).

FIN

INDICE

		Pág.
Prefacio		7
CAPÍTULO	I. — Primeros vuelos	17
,,	II. — He sido un paria	25
,,	III. — Los comienzos de la línea del Atlántico Sur	41
,,	IV. — En América del Sur. — En los Andes	53
,,	V. — La primera línea aeropostal	63
,,	VI. — Un regreso difícil	77
,,	VII. — El "Arc-en-Ciel"	93
,,	VIII. — Otros viajes del "Arc-en-Ciel"	117
,,	IX. — La explotación de la línea	131
,,	X. — ¿Avión o hidroavión?	139
,,	XI. — Una travesía entre tantas otras	157
El último mensaje		166

APÉNDICE

Algunos juicios de grandes escritores franceses	167